









Synthèse des pratiques de déplacements des habitants de la Gironde en 2009

octobre 2011

Enquêtes // ménages déplacements
// déplacements grand territoire
// cordon

Objet de l'étude

L'année 2009 a vu la réalisation concomitante de deux enquêtes déplacements, l'une sur l'agglomération bordelaise, l'autre sur le reste du département.
Ce dispositif offre pour la première fois l'opportunité de disposer d'une connaissance fiable des pratiques de déplacements quotidiens des habitants de la Gironde.
Ce document en propose une synthèse.



Équipe projet a'urba
Sous la direction de
Antonio Gonzalez-Alvarez

Chef de projet
Valérie Diaz

Équipe projet
Pierre Chignac
Anne Delage

Avec la collaboration de
Leslie Ascencio
Laurent Dadies
Olivier Michard

Membres du Comité technique des Enquêtes Déplacements
S. Grillet, M. Koehler - CUB
JL. Bidart, J. Dubois, J. Fanchon, E. Lacan, G. Ménard, MP. Thibault - Conseil Général de la Gironde
A. Le Rousic, A. Sallat – DDTM
H. Durand - Conseil Régional d'Aquitaine
L. Chevereau - Cete du Sud-Ouest
JB. Rozier – Mouvable
A. Besançon – Ademe
M. Mayenc - Sybarval

Composition de l'étude

Ce document fournit les grands composantes de la mobilité quotidienne des girondins : volume de déplacements et répartition par mode, motifs de déplacements, distance et durée, géographie des déplacements sont notamment étudiés.
Ces grands indicateurs sont analysés de manière globale, à l'échelle du département de la Gironde, mais aussi, le plus souvent, par grands territoires (CUB, agglomération bordelaise, Gironde hors agglomération) ainsi qu'à des échelles plus fines permettant de dégager des spécificités en matière de pratiques de déplacements.
Dans ce sens, le document propose des fiches de synthèse des grands indicateurs de la mobilité des résidents de 15 secteurs composant le département.



Sommaire

Note de synthèse



Au cours « d'un jour moyen de semaine », la population de la Gironde[1] réalise près de 4,7 millions de déplacements soit 3,92 déplacements par personne. Dans le même temps 11% des personnes ne se déplacent pas.

La moitié de ces déplacements sont réalisés au sein de la CUB, 8% au sein de l'agglomération hors CUB, 30% à l'extérieur de l'agglomération et 12% sont des déplacements d'échanges entre ces différentes zones.

La voiture est, de loin, comme au plan national, le mode le plus utilisé puisqu'elle assure quotidiennement 68% des déplacements des habitants de la Gironde (soit 3,2 millions). Viennent ensuite la marche qui représente 20% des déplacements, les transports collectifs (7%), le vélo (3%) et les deux roues motorisés (1%).

Même si la part de la voiture est sur la CUB en deçà de ce qui est observé ailleurs en Gironde elle reste majoritaire représentant 60% des déplacements.

Les transports collectifs sont utilisés dans 11% des déplacements des habitants de la CUB et peinent à s'implanter dans les zones où l'habitat est plus dispersé. Ainsi ils n'assurent que 3% des déplacements des personnes résidant hors agglomération.

De la même manière mais de façon moins marquée, la marche est mieux représentée en zone dense (23,5% des déplacements sur la CUB contre 18,5% sur la Gironde hors agglomération) mais c'est surtout sur la première couronne hors CUB que sa très faible pratique de la marche interroge.

La part du vélo s'établit autour de 3% mais certains secteurs comme l'hypercentre bordelais mais aussi le Bassin d'Arcachon Val de l'Eyre ou le Médoc se révèlent plus enclins à pratiquer ce mode.

Les déplacements intermodaux sont relativement peu nombreux, un peu plus de 140 000 par jour soit 3% du total des déplacements. Trois quart d'entre eux sont réalisés par les habitants de la CUB.

Les déplacements pour motifs dits obligés (domicile-travail ou domicile-études) concernent à peine plus de 20% des déplacements effectués par les habitants de la Gironde.

Les déplacements pour motifs domicile-achats, domicile-loisirs et domicile-accompagnement doivent aussi être pris en compte puisqu'ils représentent chacun autant de déplacements que ceux effectués pour les motifs « travail » et « études ».

Enfin, les déplacements non liés au domicile (ou déplacements secondaires) correspondent au quart des déplacements réalisés chaque jour et représentent donc le « motif » de déplacements le plus important. Cela traduit la complexification des pratiques à savoir le développement des chaînes de déplacements (déplacement

1 population des personnes de 11 ans et plus



pour motif achats en quittant le travail le soir et avant de regagner son domicile) mais aussi la diversification des déplacements dans la journée (déplacements à la pause déjeuner...).

La distance moyenne d'un déplacement (tous modes, tous motifs) d'un résident du département est de 7,7 kilomètres. Elle évolue significativement selon le mode de déplacement et selon la zone de résidence passant de 5,2 kilomètres pour un habitant de la CUB à 10,6 kilomètres pour une personne qui réside hors de l'agglomération. Si les habitants des secteurs hors agglomération effectuent 25% de déplacements de moins que ceux de la CUB ils font en revanche 53% de kilomètres de plus. Au total ce sont ainsi 32 millions de kilomètres qui sont effectués chaque jour par les habitants de la Gironde dont 87% en voiture particulière.

Chaque habitant consacre ainsi, chaque jour, 78 minutes à ses déplacements s'il réside au sein de la CUB et 69 minutes s'il habite à l'extérieur de l'agglomération.



1 | Présentation générale

1 l Présentation générale

L'année 2009 a vu la réalisation :

- d'une Enquête Ménages Déplacements sous maîtrise d'ouvrage de la Communauté Urbaine de Bordeaux sur un territoire de 96 communes que l'on qualifiera d'agglomération bordelaise. Ce périmètre correspond à celui du Schéma Directeur de l'agglomération bordelaise approuvé en 2001,

- d'une enquête Déplacements Grand Territoire sous maîtrise d'ouvrage du Conseil Général de la Gironde sur les 446 autres communes du département[2].

Ces enquêtes permettent de recueillir les pratiques de déplacements d'une population pour un jour « normal et moyen » de semaine en recensant tous les déplacements effectués la veille par les personnes interrogées quel que soit le mode -dont la marche- le motif, la durée ou la distance.

Elles offrent la possibilité de connaître de manière globale, fiable et précise la structure des déplacements d'une population, ses déterminants et ses évolutions – quand elles sont réalisées de manière périodique.

Elles constituent ainsi une contribution essentielle à la planification en alimentant les réflexions pour l'élaboration des politiques publiques.

1.1 | Pourquoi deux enquêtes déplacements différentes sur le département ?

Des méthodologies standardisées mais adaptées au contexte

Il existe différentes méthodes d'enquêtes développées par le Certu -chacune garantissant la fiabilité des résultats et le recueil exhaustif des déplacements- et applicables selon la taille des agglomérations ou le type de territoire. Selon ces critères le questionnaire est adapté aux enjeux et aux modalités de passation de l'enquête.

Ainsi le Certu préconise :

- une enquête réalisée en face à face au domicile des résidents[3] des secteurs denses des agglomérations dont les pôles urbains comptent plus de 100 000 habitants : enquête dite Ménages Déplacements (EMD),

- une enquête par téléphone pour les territoires péri-urbains moins denses en complément d'un recueil en face à face sur le pôle urbain considéré : enquête dite Grand Territoire (EGT)[4]. Ce deuxième type d'enquête est beaucoup plus récent. Il a été développé par le Certu, face à la nécessité d'enquêter des territoires de plus en

2 L'État, Ministère de l'Écologie, de l'Énergie, du Développement Durable et de l'Aménagement du Territoire, a apporté sa contribution à la réalisation de ces deux enquêtes par :
- le versement d'une subvention pour l'EMD,
- et la prise en charge de l'assistance à maîtrise d'ouvrage pour l'EGT.

3 Ces enquêtes sont réalisées auprès d'un échantillon représentatif de la population, les données d'enquête sont ensuite redressées pour affecter les résultats de l'échantillon de base à l'ensemble de la population (redressement par âge, redressement par secteur notamment).

4 Il existe un autre type d'enquêtes déplacements les enquêtes dites Villes moyennes adaptées aux agglomérations dont le pôle urbain compte moins de 100 000 habitants.

plus grands pour bien appréhender l'évolution des réalités géographiques de la mobilité du quotidien en lien avec les phénomènes d'étalement urbain mais à des coûts d'enquête acceptables tout en garantissant la fiabilité des données.

Des possibilités de comparaisons dans le temps

Pour la première fois, la réalisation concomitante de ces deux enquêtes sur le département offre l'opportunité de disposer d'une connaissance fiable des pratiques de déplacements de l'ensemble de la population girondine.

Il s'agit là de la constitution d'un état de référence des pratiques de déplacements des résidents du département de la Gironde puisqu'aucune EGT n'avait été réalisée précédemment. A l'inverse, il est possible d'analyser les évolutions des pratiques de mobilité dans le temps sur l'agglomération dans la mesure où trois EMD ont été successivement réalisées par la CUB (en 1978, 1990 et 1998) permettant d'apprécier les tendances à l'œuvre et d'évaluer l'impact des politiques publiques mises en place.

Ces enquêtes étant chacune basées sur une méthodologie standardisée -méthodologie dite standard Certu-, elles permettent de constituer une base de données et des comparaisons entre territoires au niveau national[5].

Il est également possible de replacer les données issues localement de la réalisation d'EMD ou d'EGT dans un contexte plus général grâce aux tendances émergeant des résultats de l'Enquête Nationale Transports et Déplacements (ENTD)[6]. Dans la suite du document, les tendances issues de l'ENTD 2008 figureront en encadré.

Des questionnaires standard mais quelques questions locales

Pour ces deux enquêtes (EMD et EGT), les questionnaires utilisés[7] ont été bâtis sur la base des questionnaires « standard Certu ». Ils ont été complétés par quelques questions définies localement pour tenir compte de préoccupations particulières telles que déplacements du samedi, parcours résidentiels et plus spécifiquement, dans le cadre de l'EMD, utilisation de la rocade et des ponts sur la Garonne.

---

5 Nous soulèverons cependant ici la difficulté croissante qu'il existe, à notre sens, à comparer les données entre agglomérations françaises, en raison de l'hétérogénéité des périmètres d'enquête qui ne correspondent pas toujours à des entités géographiques comparables mais aussi en raison des populations enquêtées qui ne sont pas les mêmes selon la méthode d'enquête retenue. Ce point est précisé dans le paragraphe 1.4.

6 Tous les 10 à 15 ans, le ministère chargé des transports et l'INSEE conduisent une enquête nationale sur les transports dont l'objectif est la connaissance des déplacements des ménages résidant en France métropolitaine et de leur usage des moyens de transport tant collectifs qu'individuels. L'Enquête Nationale Transports et Déplacements a eu lieu en 2008. Elle succède à l'enquête Transport et communication (ETC) de 1994 et aux précédentes qui ont eu lieu en 1967, 1974 et 1982.

7 Les questionnaires utilisés pour chacune des enquêtes figurent en annexes.

1 | Présentation générale

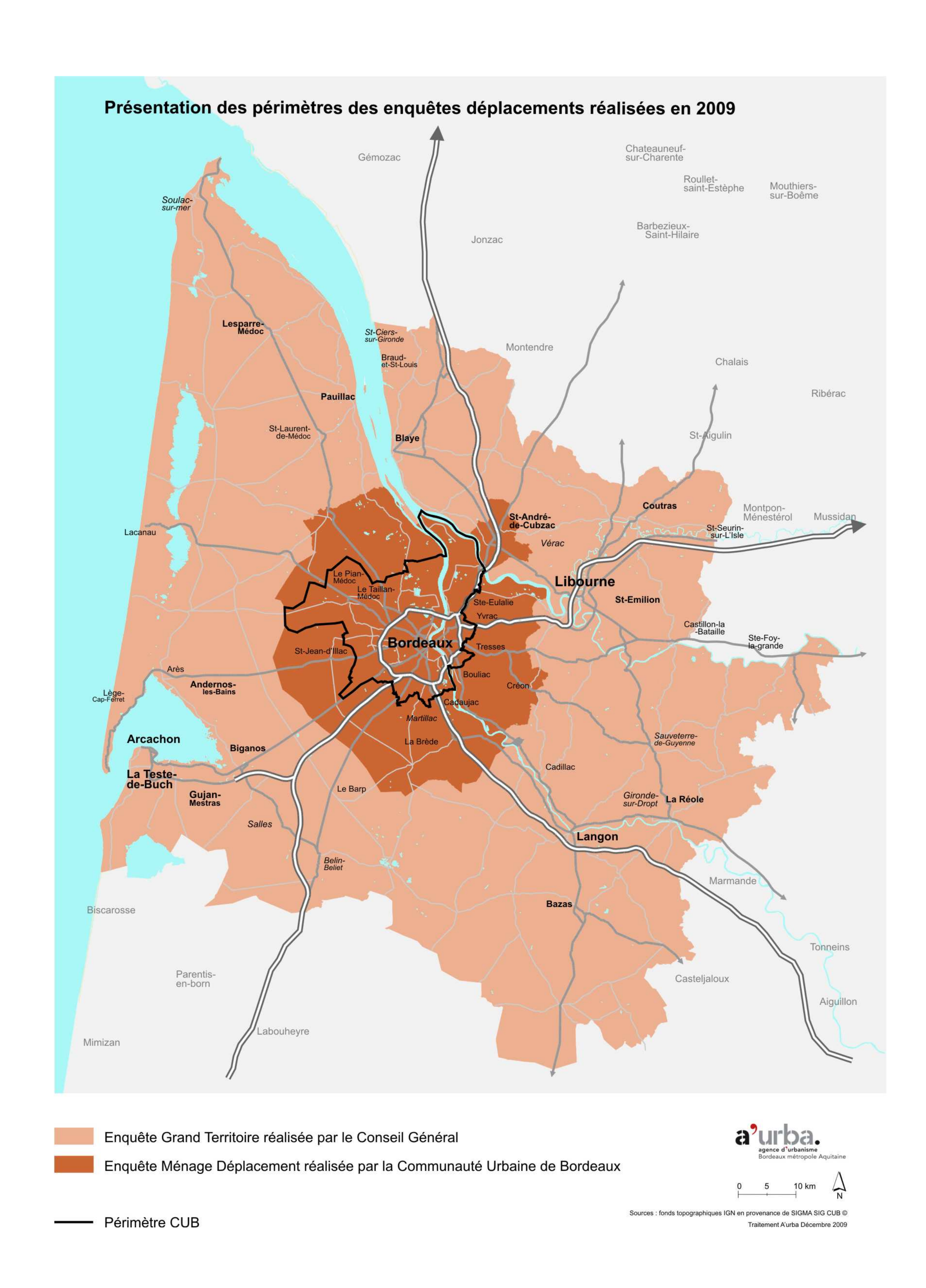
Une enquête complémentaire, l'enquête cordon

Enfin, il est important de garder à l'esprit que ces enquêtes ne permettent de recenser que les déplacements de la population enquêtée et ne tiennent donc pas compte des déplacements d'échanges ou de transit des populations résidant hors du périmètre c'est pourquoi elles sont parfois complétées par des enquêtes « mono-modales » réalisées dans les cars interurbains, les Ter ou auprès des automobilistes. Une enquête « cordon » routière a ainsi été menée en 2009, sous groupement de commande État-Conseil Général de la Gironde, autour de l'agglomération bordelaise. Une autre a été réalisée en 2010 sous maîtrise d'ouvrage du Sybarval[8] dans le Bassin d'Arcachon-Val de l'Eyre, en deux vagues (printemps et été) pour tenir compte et apprécier la saisonnalité très marquée du trafic routier sur ce territoire. Dans les deux cas, une assistance à maîtrise d'ouvrage a été assurée par l'État qui garantit ainsi la cohérence des données.

Un document d'analyse de l'enquête cordon routière figure en annexe de ce document ainsi qu'une carte représentant les points de comptage des enquêtes cordon routières.

8 Le Sybarval est le syndicat mixte constitué afin de réaliser le Scot du Bassin d'Arcachon Val de l'Eyre

1 l Présentation générale



1.2 | Les modalités de réalisation de l'EMD et de l'EGT : tableau de synthèse

Maîtrise d'ouvrage

EMD	CUB
EGT	CG33

Assistance à maîtrise d'ouvrage

EMD	Cete du Sud-Ouest
EGT	Cete du Sud-Ouest

Coûts et principaux financeurs (pour la phase de réalisation des enquêtes, AMO incluse)

EMD	1 300 000 euros CUB : 69%, État : 20%, CG33 : 10%, CCIB : 1%
EGT	220 000 euros CG33 : 62%, État : 38%

Périmètre et population concernée

EMD	96 communes que nous appellerons l'agglomération bordelaise[9] 880 000 habitants
EGT	446 communes composant le reste du département 500 000 habitants

Passation du questionnaire

EMD	En face à face, au domicile des ménages enquêtes Auprès de toutes les personnes du ménages de 5 ans et plus
EGT	Au téléphone Auprès d'une personne de 11 ans et plus (tirée au sort) pour les ménages composés de 1 ou 2 personnes de 11 ans et plus Auprès de 2 personnes de 11 ans et plus (tirées au sort) pour les ménages composés de 3 personnes et plus de 11 ans et plus

Dates de collecte

EMD	Du 18 novembre 2008 au 16 mai 2009
EGT	Du 11 février au 7 mai 2009

9 Pour mémoire, ce périmètre correspond à celui du Schéma Directeur de l'agglomération bordelaise approuvé en 2001.

Réalisation de la collecte

EMD	Test sous le contrôle du Cete du Sud-Ouest chargé du respect de la méthodologie et de la qualité de l'enquête
EGT	Alyce Sofreco sous le contrôle du Cete du Sud-Ouest chargé du respect de la méthodologie et de la qualité de l'enquête

Population enquêtée

EMD	6 011 ménages répartis en 76 secteurs (dits secteurs de tirage) 12 612 personnes de 5 ans et plus 48 241 déplacements ayant au moins une extrémité dans la zone recensés
EGT	2 878 ménages répartis en 19 secteurs (dits secteurs de tirage) 3 327 personnes de 11 ans et plus 12 187 déplacements recensés

Réalisation de l'exploitation standard[10]

EMD	BVA
EGT	A-urba

10 L'exploitation standard consiste en la réalisation des exploitations les plus souvent utilisées.

1.3 | Objet du document

Ce document propose une synthèse des pratiques de déplacements des habitants de la Gironde.

Après une présentation rapide des caractéristiques de la population, il détaille les grandes composantes de la mobilité quotidienne des girondins et la géographie de leurs déplacements.

Les grands indicateurs sont systématiquement donnés pour l'ensemble du département complétés dans la plupart des cas par leur valeur sur :

- la CUB,

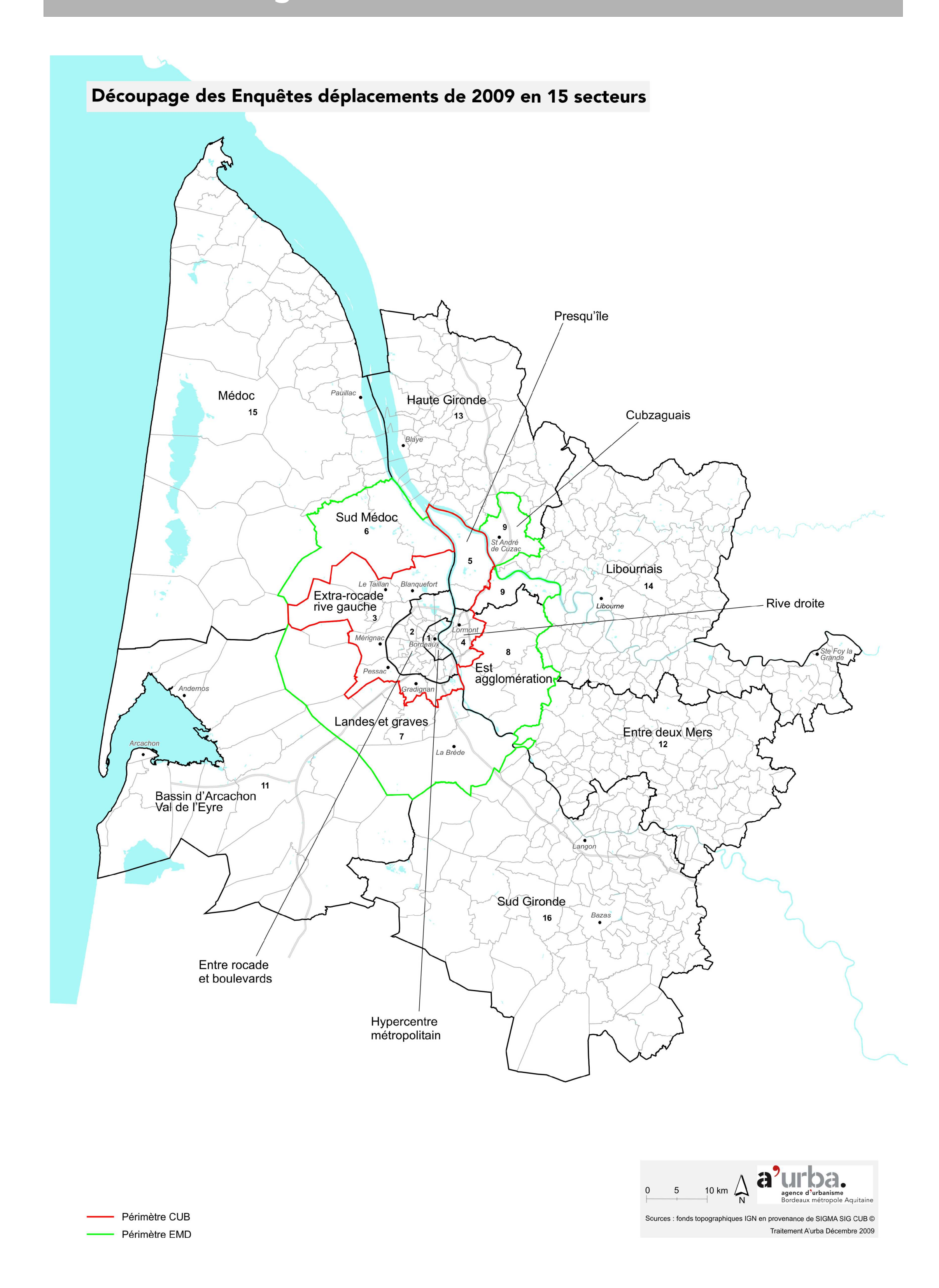
- l'agglomération bordelaise (soit le périmètre complet de l'EMD),

- l'agglomération hors CUB (soit l'EMD hors CUB),

- et la Gironde hors agglomération (soit le périmètre de l'EGT).

Pour certaines thématiques, une analyse plus fine selon 15 secteurs -représentés sur la carte ci-après- sera proposée.

Enfin des fiches de synthèse récapitulent pour chacun des 15 secteurs retenus les principaux indicateurs issus de ces enquêtes déplacements.


Découpage des Enquêtes déplacements de 2009 en 15 secteurs
Presqu'île
Médoc
15
Pauillac
Haute Gironde
13
Blaye
Cubzaguais
Sud Médoc
6
9
St André de Cuzac
5
Liburnais
14
Libourne
Rive droite
Le Taillan
Blanquefort
Extra-rocade rive gauche
3
9
2
1
Mérignac
Bordeaux
Lormont
4
8
Pessac
Est agglomération
Ste Foy la Grande
Andernos
Gradignan
Landes et graves
7
Entre deux Mers
12
Arcachon
La Brède
11
Bassin d'Arcachon Val de l'Eyre
Langon
Sud Gironde
16
Bazas
Entre rocade et boulevards
Hypercentre métropolitain
Périmètre CUB
Périmètre EMD
0
5
10 km
N
a'urba.
agence d'urbanisme Bordeaux métropole Aquitaine
Sources : fonds topographiques IGN en provenance de SIGMA SIG CUB ©
Traitement A'urba Décembre 2009

1.4 | Précisions méthodologiques

Les populations enquêtées n'étant pas les mêmes dans le cadre des deux enquêtes (pour mémoire, population des 5 ans et plus dans l'EMD, des 11 ans et plus dans l'EGT), la production de résultats comparables sur l'ensemble de la Gironde a nécessité des ajustements techniques : le parti méthodologique retenu a été d'extraire et de redresser les données issues des deux enquêtes afin d'obtenir les pratiques de déplacements des personnes de 11 ans et plus, seule population commune aux deux enquêtes.

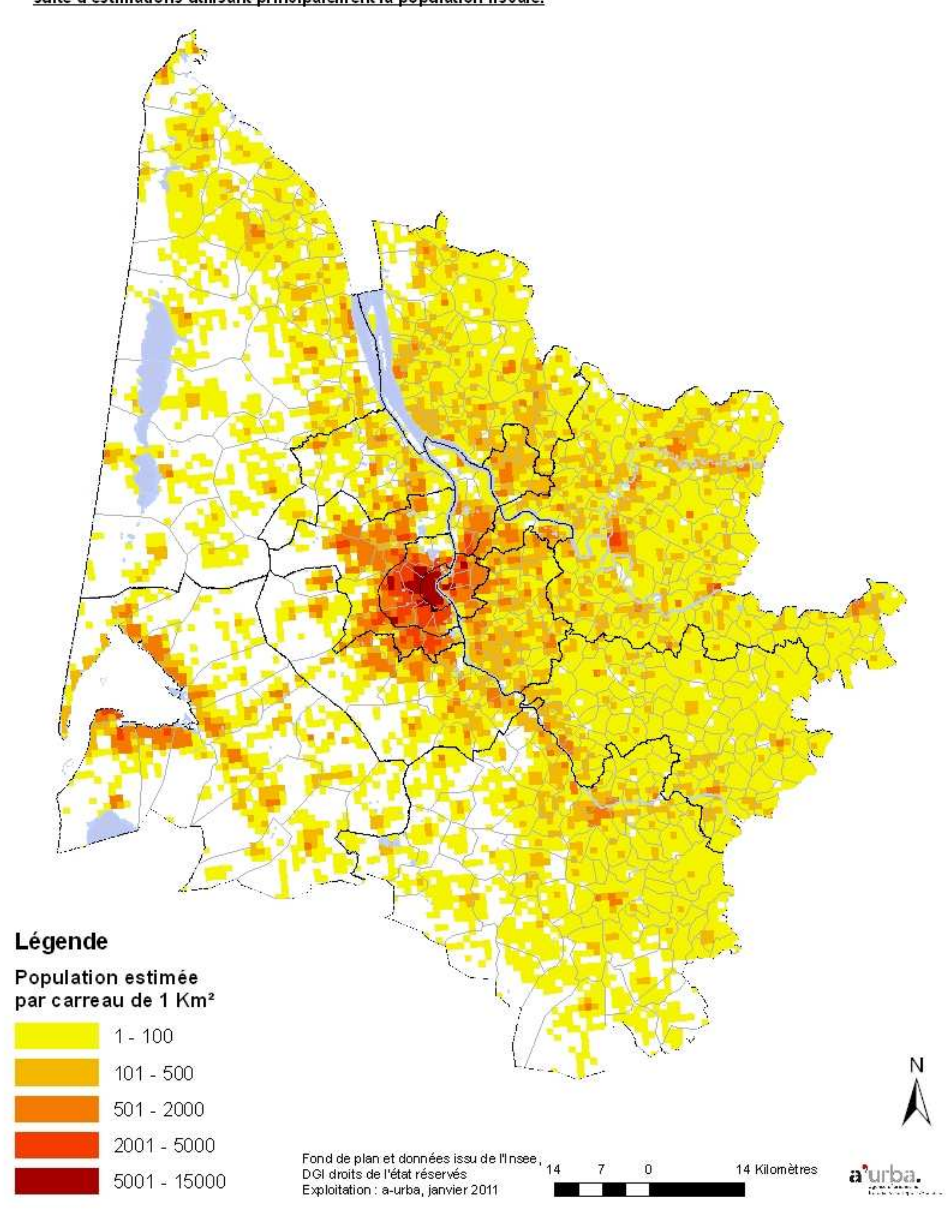
Ce sont les comportements et pratiques de déplacements des personnes de 11 ans et plus qui sont présentés dans la suite du document.

Ceci explique les différences qui peuvent exister avec les données issues de la seule exploitation de l'EMD et notamment les données de l'exploitation standard réalisée par BVA



2 | Qui sont les résidents du département de la Gironde ?

2 I Qui sont les résidents du département de la Gironde ?



2 | Qui sont les résidents du département de la Gironde ?

2.1 | Les caractéristiques des ménages

NB : les données figurant dans ce paragraphe sont issues du Recensement Rénové de la population de 2006

Le département de la Gironde compte 1 394 000 habitants (source RRP 2006) ; 64% d'entre eux résident au sein de l'agglomération.
C'est un département attractif ; sa population a augmenté en moyenne de 1,14% chaque année depuis 1998 (date du précédent recensement de population) mais ce dynamisme démographique est plus marqué sur les territoires hors agglomération (1,42% de croissance moyenne annuelle contre 0,98% sur l'agglomération). On assiste ainsi à un phénomène d'étalement urbain résidentiel alors même que l'emploi reste polarisé sur l'agglomération. L'attractivité du territoire constitue un point important puisque l'accueil de population génère « mécaniquement » une augmentation du volume de déplacements.

Le département compte 612 000 ménages soit en moyenne 2,23 personnes par ménage. A noter que la taille des ménages, phénomène bien connu, croît avec l'éloignement au centre. Elle est en effet de 2,08 personnes sur la CUB, 2,17 sur l'agglomération et 2,33 sur le reste de la Gironde, hors agglomération.

Le nombre total d'actifs (entre 15 et 64 ans) s'élève à 658 000 soit 1,08 actif, en moyenne, par ménage. Ce taux est plus faible sur la CUB (1,02) mais il est identique à celui du département sur l'agglomération et le reste de la Gironde, hors agglomération.

La catégorie socio-professionnelle de la personne référente du ménage est pour :

30% des ménages « retraité »,
29% « ouvrier » ou « employé »,
15% « profession intermédiaire »,
11% « cadre » ou « profession intellectuelle supérieure »,
5% « artisan, commerçant, chef d'entreprise »
1% « agriculteur exploitant »
et pour 8% relève d'autres CSP et concerne notamment les étudiants, les femmes au foyer ou encore les personnes ne recherchant pas d'emploi.

Secteur de résidence	Population 2006	Part de la population du secteur au sein de la population girondine
CUB	**702 522**	**50,4%**
Agglomération Hors CUB	**185 017**	**13,3%**
Agglomération	***887 539***	***63,7%***
Gironde Hors agglomération	**506 219**	**36,3%**
Gironde	**1 393 758**	

2.2 | Possession du permis de conduire et motorisation des ménages

87% des habitants de la Gironde âgés de 18 ans et plus sont titulaires du permis de conduire. C'est parmi les habitants de l'agglomération hors CUB que la part de personnes détentrices du permis de conduire est la plus élevée (92%), contre 84% pour les habitants de la CUB et 89% chez les résidents du département hors agglomération.

En 2008, 83% des Français sont titulaires du permis de conduire qui s'est largement démocratisé puisqu'ils n'étaient que 63% en 1982.

Le taux de motorisation du ménage traduit le nombre de véhicules particuliers du ménage. Il est ici calculé à partir des véhicules particuliers à disposition du ménage (et pas seulement des véhicules particuliers possédés par le ménage).

Les ménages de la Gironde ont à disposition près de 850 000 véhicules particuliers soit un taux de motorisation de 1,41 voiture par ménage ce qui la situe au dessus de la moyenne nationale (1,25 en 2008 selon l'ENTD).

Secteur de résidence	Nombre de VP à disposition	Nombre moyen de voitures par ménage
CUB	**392 661**	**1,22**
Agglomération Hors CUB	**124 414**	**1,81**
Agglomération	***517 075***	***1,33***
Gironde Hors agglomération	**330 725**	**1,56**
Gironde	**847 800**	**1,41**

Cependant, on note des différences sensibles entre les territoires : le territoire le plus motorisé du département est constitué de l'agglomération hors CUB avec 1,8 voiture par ménage.

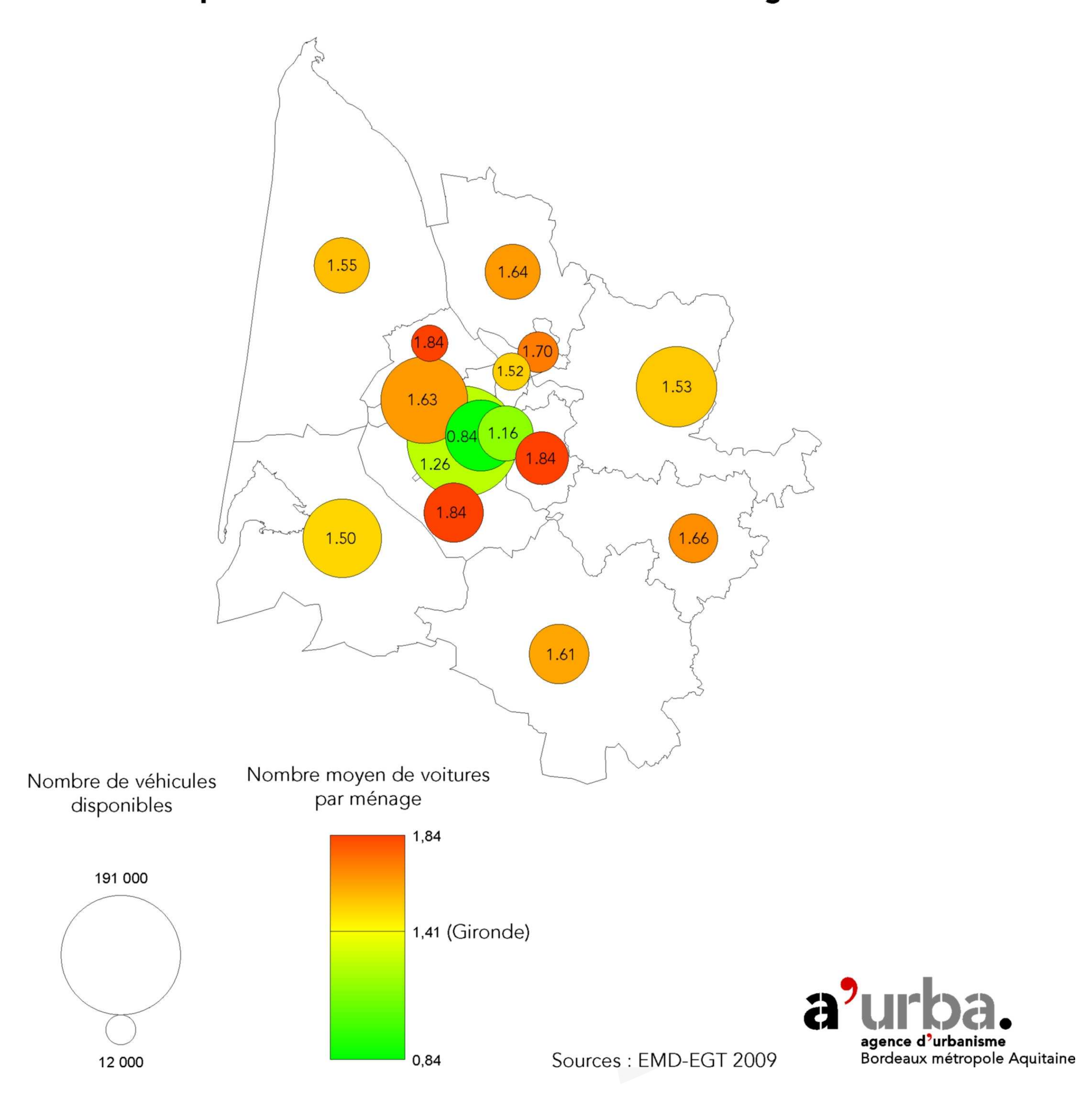
En effet, plus finement, l'examen des taux de motorisation selon les 15 secteurs de résidence référence montre :

- des taux de motorisation plus faibles pour les territoires intra-rocade,

- des taux de motorisation relativement élevés sur le Sud-médoc (1,84) , les Landes et Graves et l'Est de l'agglomération, territoires péri-urbains correspondant aux territoires du SCOT de l'agglomération bordelaise hors CUB,

- des territoires hors agglomération qui se révèlent quant à eux moins motorisés (entre 1,50 et 1,66 voitures à disposition par ménage).

Voitures disponibles et taux de motorisation des ménages en Gironde



A noter que l'analyse du taux de motorisation des personnes de 18 ans et plus (et non plus des ménages) montre les mêmes phénomènes.

Si l'on examine la répartition des ménages selon le nombre de voitures à disposition, il apparaît que 13% des ménages du département ne disposent pas de voiture et que 44% d'entre eux en disposent d'au moins deux. Il existe des disparités notables entre grands territoires puisque si 18% des ménages de la CUB ne disposent pas de voiture ils ne sont que 4% dans les territoires agglomérés hors CUB. De la même manière la part des ménages disposant d'au moins deux voitures est de 34% au sein de la CUB contre 65% dans l'agglomération hors CUB.

Répartition des ménages selon le nombre de voitures particulières à disposition

Secteur de résidence	0 VP	Une VP	Deux VP et +
CUB	18%	48%	34%
Agglomération Hors CUB	4%	31%	65%
Agglomération	16%	45%	39%
Gironde Hors agglomération	9%	38%	53%
Gironde	13%	42%	44%

Selon l'Enquête Nationale Transports et Déplacements (ENTD) de 2008, le parc automobile à disposition des ménages a augmenté de 74% entre 1982 et 2008 même si cette hausse s'est ralentie entre 1994 et 2008.

Seuls 19% des ménages ne disposent pas de véhicule en 2008 et 36% en disposent d'au moins deux.

Le nombre moyen de véhicules par ménage s'établit à 1,25 contre un peu moins de 1 en 1982. « La voiture tend ainsi à devenir un équipement presque individuel à l'instar du téléphone ».

La possession d'un ou de plusieurs véhicules dépend du niveau de vie des ménages même si le nombre moyen d'automobiles par ménage s'uniformise signe d'une large démocratisation. L'ENTD montre également que celui-ci est très lié au type de territoire de résidence. Il est ainsi plus élevé dans les communes rurales ou péri-urbaines que dans les grands pôles urbains.



3 | Comment et pourquoi se déplacent les résidents du département de la Gironde ?

3 | Comment et pourquoi se déplacent les résidents du département de la Gironde ?

3.1 | Le volume de déplacements et leur répartition par mode

Un déplacement est un mouvement d'une personne, effectué pour un certain motif, sur une voie publique, entre une origine et une destination, à l'aide d'un ou de plusieurs modes de transport.

Par déplacement réalisé en transports collectifs il faut entendre les déplacements réalisés en transports collectifs urbains -à savoir en tramway et en bus urbain- ainsi que les déplacements réalisés en car interurbain, en train, en transport scolaire et en transport employeur regroupés sous le terme « Autres transports collectifs ».

Au cours d'un jour moyen de semaine, la population des personnes âgées de 11 ans et plus résidant en Gironde réalise près de 4,7 millions de déplacements :

- 50,5% (soit 2,4 millions de déplacements) sont réalisés par les habitants de la CUB,

- 13,5% (soit 636 000 déplacements) par les habitants de l'agglomération hors CUB,

- et 36% (soit 1,7 millions de déplacements) par les habitants des secteurs hors agglomération.

64% des déplacements réalisés quotidiennement par les habitants de la Gironde sont donc réalisés par les habitants de l'agglomération, conformément à la répartition de la population.

A noter que :

- 11% des personnes de 11 ans et plus habitant le département ne se sont pas déplacées (soit 135 000 personnes),

- 25% ont effectué 1 à 2 déplacements,

- 30% 3 à 4 déplacements,

- 20% ont fait 5 à 6 déplacements,

- et 14% ont effectué 7 déplacements et plus.

Ces proportions restent les mêmes que les personnes habitent au sein de la CUB, au sein de l'agglomération ou dans les territoires hors agglomération.

Selon l'ENTD, la part des personnes qui se déplacent dans la population a légèrement augmenté passant de 84% en 1994 à 85% en 2008. Il est important de noter que chez les personnes âgées cette proportion a fortement augmenté.

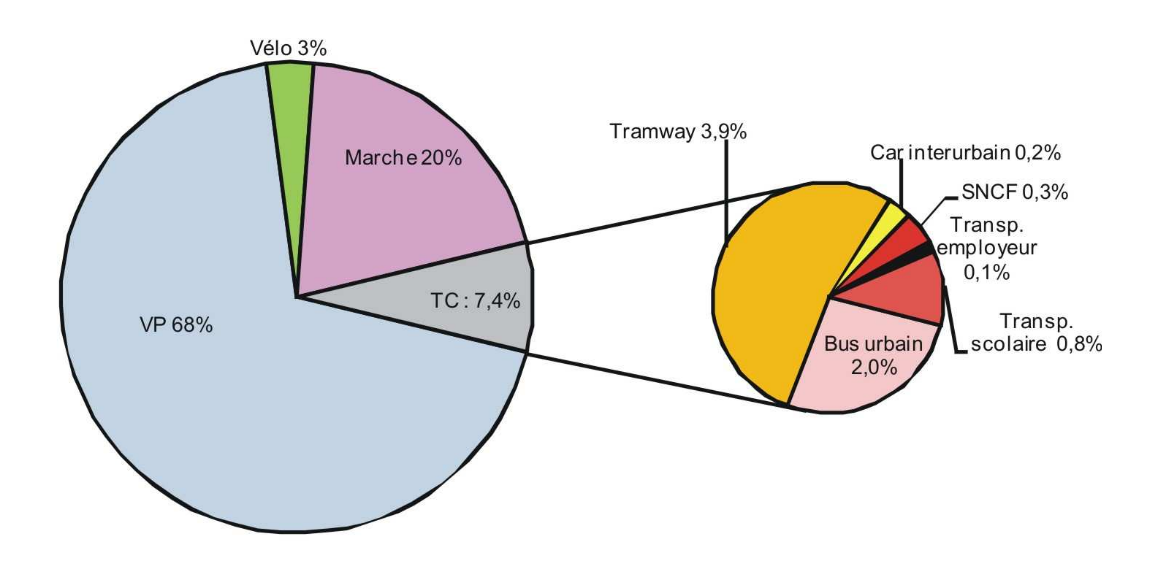
Sur une semaine complète, seules 3% des personnes demeurent totalement immobiles.

3 I Comment et pourquoi se déplacent les résidents du département de la Gironde ?

La voiture est en Gironde, comme au plan national, de loin, le mode le plus utilisé - elle assure quotidiennement 3,2 millions de déplacements soit 68% du total des déplacements effectués par les habitants de la Gironde - devant la marche (930 000 déplacements, 20%), les transports collectifs (350 000 soit 7%), le vélo (150 000 ce qui représente 3% du total des déplacements effectués) et les deux roues motorisés (60 000 soit 1%).

16% de l'ensemble des déplacements effectués en voiture se font en tant que passager du véhicule. Ce chiffre évolue assez peu selon le périmètre de référence. Ces déplacements sont le plus souvent des déplacements liés à l'accompagnement de la personne qui est passager du véhicule et donc des déplacements « obligés » plutôt que des déplacements ou le co-voiturage est un choix raisonné.

Répartition modale des déplacements en Gironde



L'enquête Nationale Transports Déplacements montre un ralentissement de la progression de l'automobile depuis 1994. Celle-ci reste néanmoins, à l'échelle nationale, le mode dominant pour l'ensemble des déplacements. 65% des déplacements sont en effet réalisés en voiture (le plus souvent en tant que conducteur). La marche à pied est le deuxième mode de déplacement (22%) loin devant le transport urbain (6%) et le vélo (3%).

3 I Comment et pourquoi se déplacent les résidents du département de la Gironde ?

Si l'on observe les évolutions il apparaît que la part des déplacements réalisés en voiture avait progressé fortement entre 1982 et 1994 passant de 49% à 63%. Elle s'établit à 65% en 2008 soit à peine plus qu'en 1994. Si le développement de l'usage de la voiture se ralentit, les évolutions diffèrent entre les grandes villes et le reste du territoire. En effet, il se stabilise dans les grands pôles urbains régionaux mais recule dans la ville centre.

La part de la marche qui avait fortement chuté passant de 34% en 1982 à 23% en 1994 ne diminue que très légèrement en 2008 (22%) marquant ainsi une inflexion de la tendance.

La part du vélo et des transports collectifs est relativement stable depuis 1994.

3.2 | La répartition des déplacements par mode de transports selon les territoires de résidence

Des disparités assez sensibles sont à relever entre « macro » territoires :

- Il apparaît que les habitants de l'agglomération hors CUB ont en matière de pratiques de déplacements, les comportements les moins « vertueux ». En effet, dans ce territoire la part modale de la voiture particulière s'élève à 82% et la marche n'atteint pas 10%.

- la part modale de la VP reste majoritaire sur la CUB -60%- soit 1,4 million de déplacements mais en deçà de ce qui est observé sur les autres territoires,

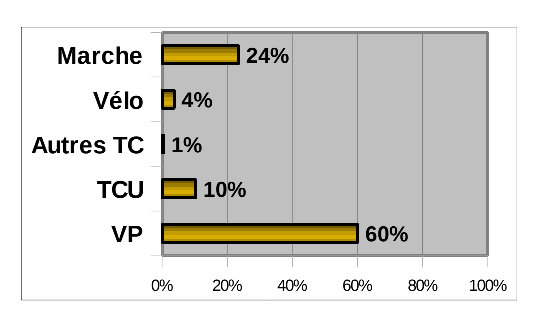
- les TC assurent 11% des déplacements des résidents de la CUB (soit 260 000 déplacements) et peinent à s'implanter dans les zones où l'habitat est plus dispersé (3% des déplacements des résidents hors agglomération, soit 55 000 déplacements),

- de la même manière, la marche est un peu plus représentée sur la CUB (23,5% du total des déplacements soit 560 000 déplacements) que sur le hors agglomération (18,4%, soit 310 000 déplacements) mais c'est surtout sur la première couronne hors CUB que la très faible pratique de la marche interroge ;

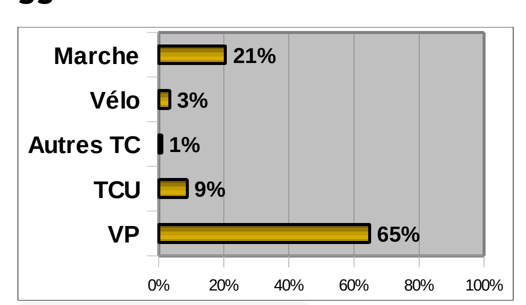
- la part modale du vélo s'établit autour de 3% (sauf dans l'hypercentre bordelais, le Bassin d'Arcachon Val de l'Eyre et le Médoc où elle s'élève respectivement à 7,5 et 5%.

3 I Comment et pourquoi se déplacent les résidents du département de la Gironde ?

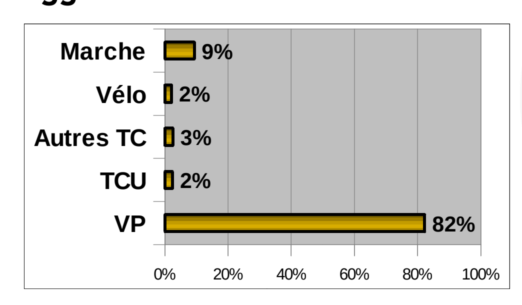
CUB



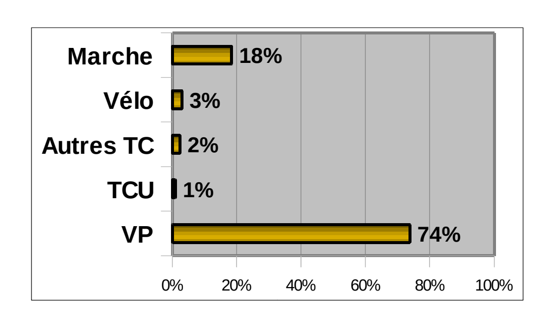
Agglomération



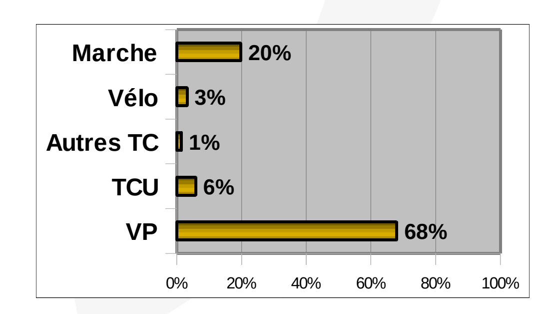
Agglomération hors CUB



Hors agglomération



Gironde



Plus finement, la part des déplacements réalisés en VP est supérieure à 65% quel que soit le secteur de résidence à l'exception de l'hypercentre dont les résidents ne réalisent que 30% de leurs déplacements en voiture et de la rive droite mais où la part modale s'établit tout de même à 59%. Ce constat est à mettre en relation avec la limitation de la place accordée à la voiture (contraintes de circulation et de stationnement), la qualité des espaces publics supports de cheminements doux ou encore le maillage offert par les réseaux de transports collectifs. Sur la rive droite, la barrière physique que représente le franchissement du fleuve, la constitution de nouveaux quartiers et, de manière concomitante, l'arrivée de nouveaux habitants et la mise en service du tramway (après une période pénalisante de travaux pour les automobilistes) ont pu être l'occasion d'adopter des comportements de déplacements en faveur des modes alternatifs

3 I Comment et pourquoi se déplacent les résidents du département de la Gironde ?

Globalement, dans les secteurs péri-urbains (agglomération hors CUB), les résidents se déplacent quasi-exclusivement en voiture. Ainsi 85% des déplacements des habitants du sud-Médoc sont réalisés en voiture, 83% pour les résidents du Cubzaguais, 82% pour l'Entre deux Mers, 81% pour les Landes et Graves et 80% pour le sud Gironde.

La part de déplacements effectués en transports collectifs est relativement élevée pour les résidents de l'hypercentre et sur la rive droite respectivement 16,5% et 15,4% des déplacements, secteurs denses qui correspondent à des zones bien irriguées par les TC. Au delà, elle chute nettement puisqu'entre boulevards et rocade elle ne représente pas 10% des déplacements des habitants.

Enfin, au sein des secteurs situés hors agglomération la part de déplacements effectués en transports collectifs s'établit, au maximum, autour de 4%.

L'hypercentre est le seul secteur de résidence au sein duquel la marche est fortement représentée (44% des déplacements).

La marche apparaît autant pratiquée dans le secteur « entre boulevards et rocade » ou sur la rive droite (21 et 23% des déplacements) que dans le Libournais, le Bassin d'Arcachon Val de l'Eyre, l'Entre deux Mers ou le Médoc (autour de 20%).

A l'inverse, la part de marché de la marche est faible sur le Sud Médoc, les Landes et Graves, le Cubzaguais ou l'Est cœur d'agglomération c'est à dire les territoires agglomérés hors CUB.

Enfin, la part de marché du vélo est la plus élevée sur l'hypercentre (7,4% des déplacements effectués par les résidents), sur le Bassin d'Arcachon Val de l'Eyre (5,4%) et le Médoc (4,7%). Elle est en revanche très faible sur la Haute Gironde (0,8%), le Sud Gironde (1,1%), l'Est agglomération (1,2%), la presqu'île et le sud-Médoc (1,4%).

S'il n'est pas possible d'effectuer des analyses diachroniques sur les comportements des résidents de la Gironde, il est possible de le faire à l'échelle de l'agglomération bordelaise (périmètre EMD uniquement). Elles montrent :

- un recul significatif (- 4 points) de la part modale de la voiture particulière,
- au profit des transports collectifs dont la part modale a augmenté d'un point ce qui représente une augmentation de 25% du volume de déplacements quotidiens assuré par ce mode,
- et au profit de la marche qui a enregistré un gain de 2 points (les déplacements à pied ont augmenté de 23%),
- une stabilité de la part modale du vélo (mais les déplacements réalisés à vélo ont augmenté, en volume, de 11%).

3 I Comment et pourquoi se déplacent les résidents du département de la Gironde ?

Ces évolutions s'inscrivent dans les tendances observées au niveau national pour les agglomérations de plus de 100 000 habitants. En effet, si la voiture reste majoritaire on assiste à une baisse de sa part modale et à une progression de celle des modes alternatifs. Ce point est cependant à relativiser au regard de l'augmentation des distances parcourues et l'attractivité de notre territoire.

3.3 | La mobilité

La mobilité traduit le nombre moyen de déplacements quotidiens par personne réalisés au cour d'un jour ouvrable.

Mobilité tous modes

Chaque habitant du département de la Gironde réalise, en moyenne, 3,92 déplacements par jour. On notera que les habitants de l'agglomération hors CUB qui réalisent, chacun, en moyenne, 4,09 déplacements par jour sont plus mobiles que les résidents de la CUB (3,93 déplacements) ou que ceux qui résident hors agglomération (3,84 déplacements).

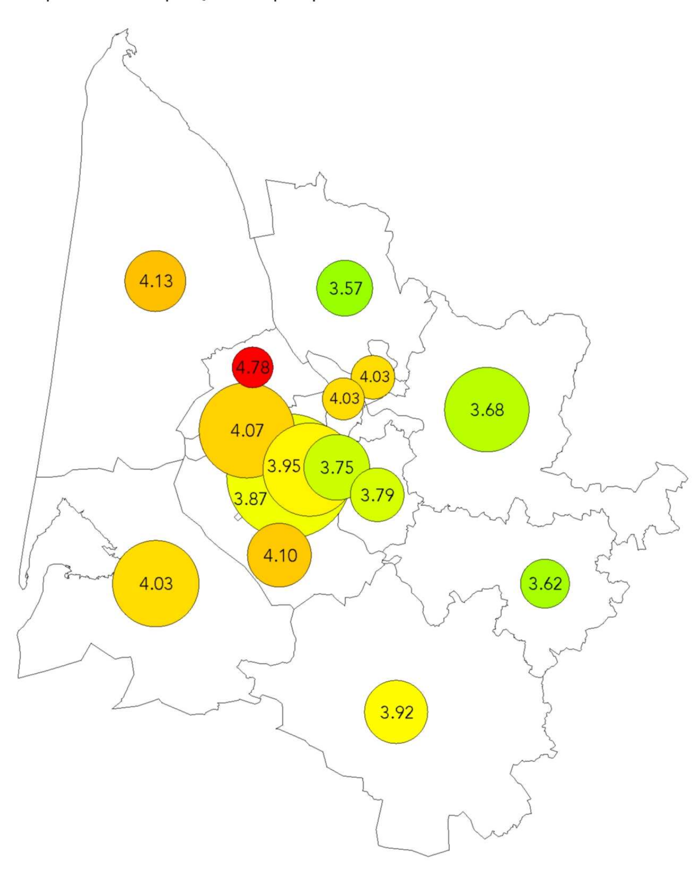
Secteur de résidence	Mobilité tous modes	Mobilité VP	Mobilité TC	Mobilité Vélo	Mobilité Marche
CUB	3,93	2,36	0,43	0,14	0,92
Agglomération Hors CUB	4,09	3,36	0,2	0,09	0,38
Agglomération	3,96	2,56	0,38	0,13	0,81
Gironde Hors agglomération	3,84	2,84	0,13	0,12	0,71
Gironde	3,92	2,66	0,29	0,13	0,77

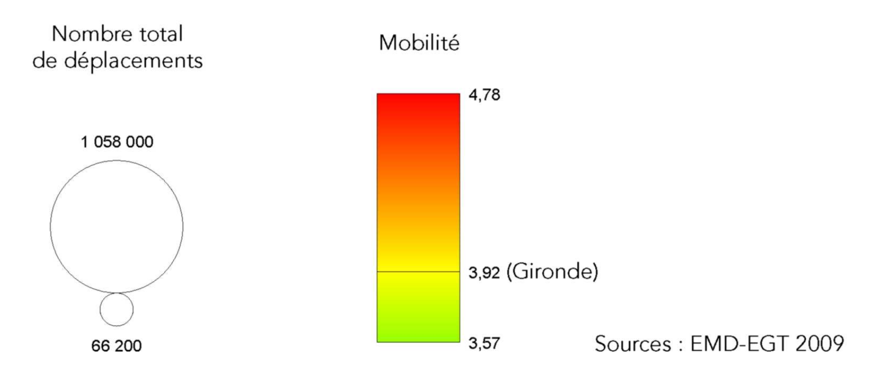
De la même manière, si l'on examine plus finement, la mobilité des girondins, il apparaît que les habitants du sud-médoc sont très mobiles puisqu'ils réalisent en moyenne 4,78 déplacements par jour. A l'inverse, les habitants de l'Entre Deux Mers et de la Haute Gironde sont ceux qui se déplacent le moins (respectivement 3,62 et 3,57 déplacements par jour et par personne). Ces différences s'expliquent, en partie, par les profils des populations puisque la mobilité varie sensiblement selon des critères sociaux tels que l'âge, le niveau d'études ou encore l'occupation principale comme expliqué dans les paragraphes suivants.

3 I Comment et pourquoi se déplacent les résidents du département de la Gironde ?

Mobilité globale en Gironde selon le lieu de résidence

Nombre moyen de déplacements par jour et par personne





Sources : EMD-EGT 2009



3 I Comment et pourquoi se déplacent les résidents du département de la Gironde ?

L'enquête Nationale Transports et Déplacements indique que la mobilité s'établit à 3,15 déplacements par personne et par jour en 2008 et que la mobilité est stable par rapport à 1994 (3,16) mais en retrait par rapport au niveau de 1982 (3,34). L'étude précise que l'évolution de court terme de la mobilité devrait être orientée à la baisse.

A noter d'ailleurs que la mobilité dans plusieurs grandes villes comme Lyon et Lille a baissé par rapport aux enquêtes réalisées à la fin des années 1990.

Sur l'agglomération bordelaise cependant une légère hausse de la mobilité a été constatée entre 1998 et 2009.

Mobilité selon les caractéristiques des personnes

Une mobilité qui croît jusqu'à 45 ans et décline fortement à partir de 65 ans

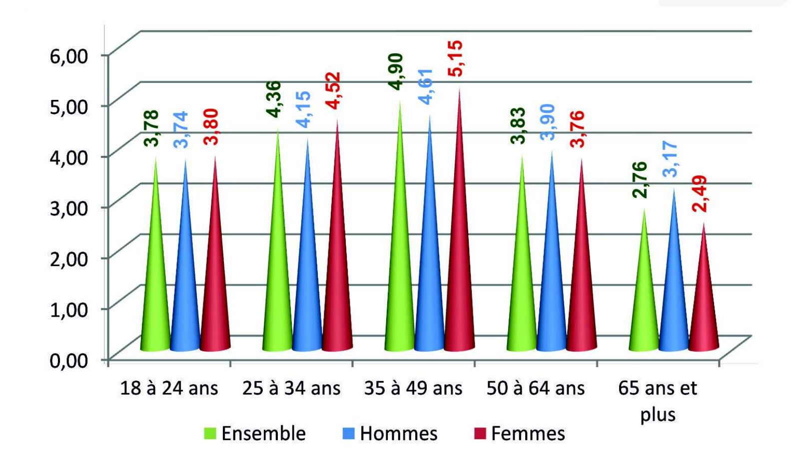
A l'échelle de la Gironde, la mobilité varie sensiblement avec l'âge : ainsi les jeunes de moins de 24 ans se déplacent moins que la moyenne. La mobilité est particulièrement importante pour les personnes entre 25 et 49 ans (4,90 déplacements par jour et par personne pour les 35-49 ans) avant de diminuer jusqu'à 2,76 déplacements par jour et par personne chez les 65 ans et plus.

La mobilité est la même globalement pour les hommes et pour les femmes (3,9 déplacements par jour).

Les « mères actives », une mobilité plus importante

Cependant il existe, là encore, des différences selon l'âge : si jusqu'à 24 ans les comportements sont assez similaires, entre 25 et 49 ans les femmes sont plus mobiles que les hommes (5,15 déplacements par jour pour une femme âgée de 35 à 49 ans contre 4,61 déplacements pour un homme du même âge). Au delà de 50 ans les femmes se déplacent moins que les hommes : 2,49 déplacements par jour pour une femme après 65 ans contre 3,17 pour un homme.

Mobilité selon l'âge et le sexe en Gironde

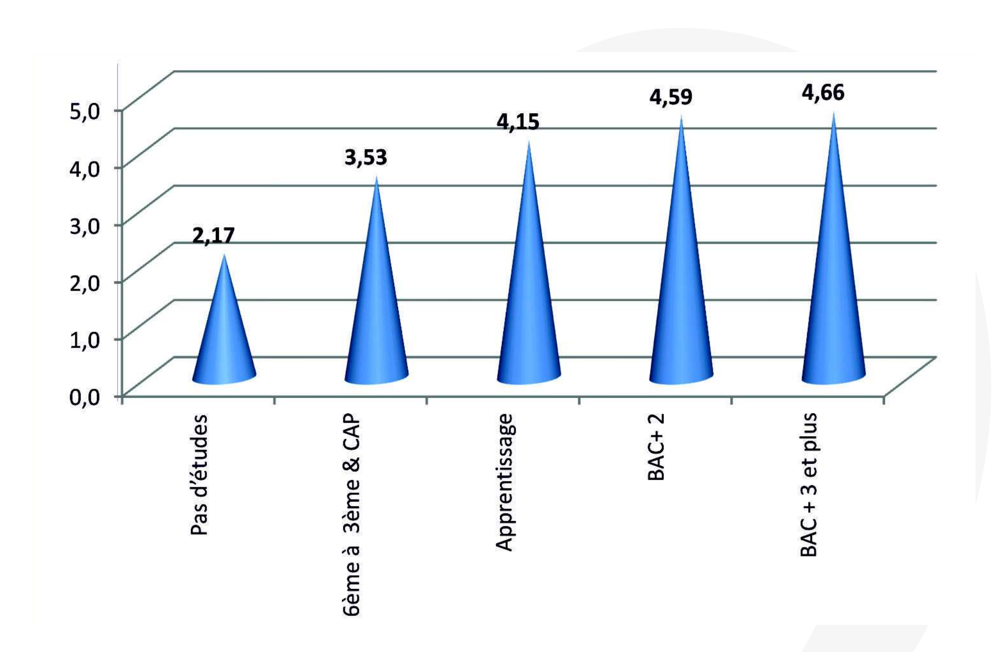


3 I Comment et pourquoi se déplacent les résidents du département de la Gironde ?

Une mobilité qui augmente avec le niveau d'études

Il apparaît que la mobilité augmente nettement avec le niveau d'études de la personne interrogée : elle est en effet de 2,17 déplacements par jour et par personnes chez les personnes qui n'ont fait aucune étude contre 4,66 pour les Bac +3 et plus.

Mobilité selon le niveau d'études en Gironde



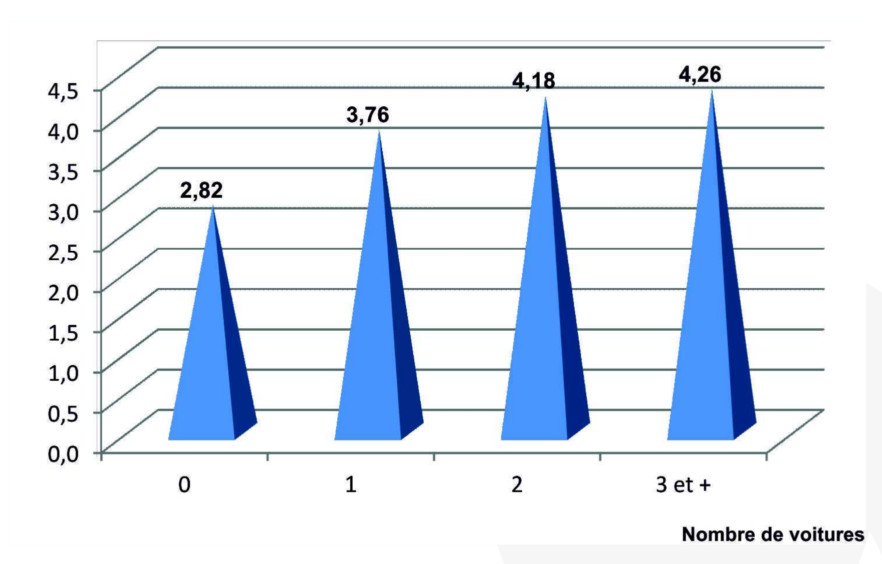
La mobilité évolue également en fonction de l'occupation principale des personnes. Les plus mobiles sont les actifs occupant un emploi et plus particulièrement ceux qui travaillent à temps partiel (4,70 déplacements par jour et par personne contre 4,50 pour celles qui travaillent à temps plein. La mobilité des demandeurs d'emploi est également assez élevée (4,17) ; celle des étudiants ou apprentis et des personnes au foyer est proche de la moyenne.

En revanche les scolaires et les retraités se déplacent moins (respectivement 3,39 et 3 déplacements par jour et par personne).

Enfin, la mobilité globale augmente avec la motorisation du ménage : en effet alors que la mobilité des personnes appartenant à des ménages non motorisés est de 2,82 déplacements par jour celle des personnes dont le ménage dispose de trois voitures et plus s'établit à 4,26 déplacements.

3 I Comment et pourquoi se déplacent les résidents du département de la Gironde ?

Mobilité selon la motorisation du ménage en Gironde



Selon l'Enquête Nationale Transports Déplacements de 2008, les facteurs d'âge, de genre ou de classe sociale influencent désormais moins la mobilité car « l'accès aux outils de la mobilité s'est démocratisé ». Ainsi, entre 1994 et 2008, l'écart entre les « moins mobiles » et les « plus mobiles » se comble, des spécificités demeurent :

- le nombre moyen de déplacements quotidiens par personne est d'abord croissant avec l'âge jusqu'à 30 ans (à l'exception des 11-15 ans) puis stable jusqu'à 45 ans pour décroître ensuite régulièrement même si on note une forte augmentation de la mobilité des personnes de plus de 60 ans depuis 1994 et une légère diminution de la mobilité des 11-45.

- les femmes, plus autonomes, réalisent désormais un peu plus de déplacements quotidiens que les hommes (3,18 contre 3,11) mais à plus faibles distances. Cette situation s'est inversée depuis 1982.

- la mobilité des personnes actives ayant un emploi est plus élevée que la moyenne d'environ 20%. La mobilité des chômeurs est proche de la moyenne de la population mais sensiblement plus faible que la mobilité des actifs.

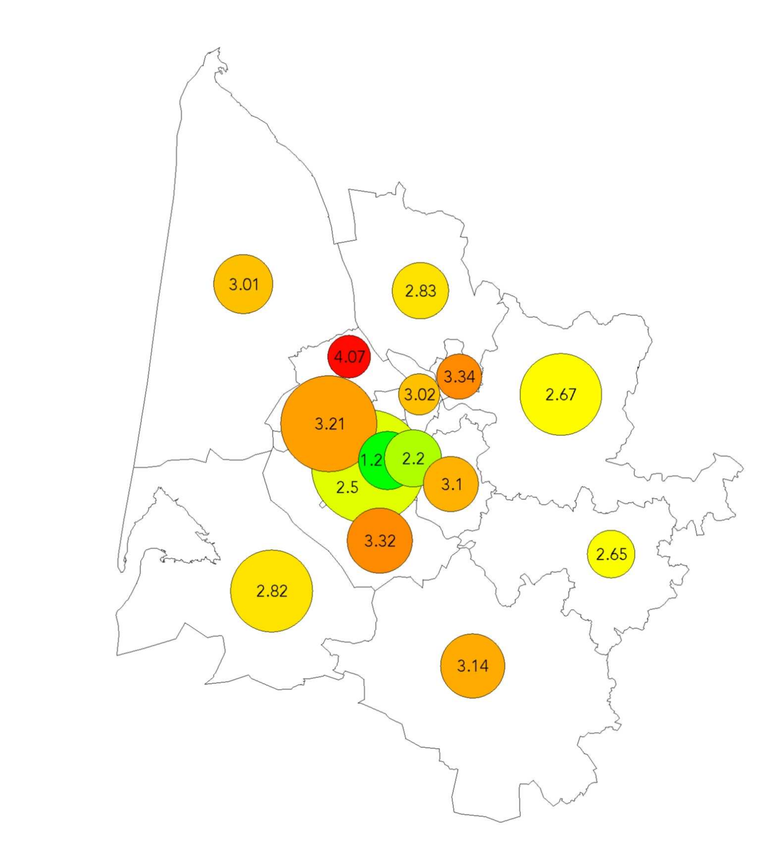
- enfin, plus le revenu du ménage est élevé, plus le nombre de déplacements quotidiens par personne est élevé.

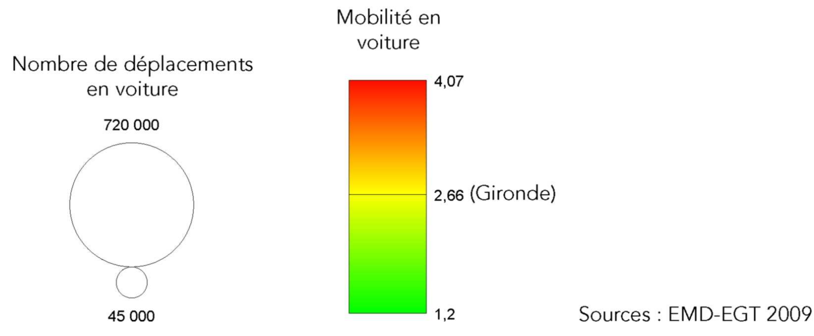
Le choix du lieu de résidence influence davantage encore le type de mobilité. « Celui-ci est centré sur l'automobile en zone peu dense afin de pouvoir franchir rapidement les distances élevées qui séparent le domicile des lieux de travail ou des services (...) alors que la mobilité en zone très dense repose sur la variété des autres modes de transport disponibles et parfois rénovés comme le tramway ou le vélo à la demande qui tend au contraire à reporter l'usage de l'automobile aux marges de ces zones ou à des horaires décalés.

3 I Comment et pourquoi se déplacent les résidents du département de la Gironde ?

Mobilité en voiture en Gironde selon le lieu de résidence

Nombre moyen de déplacements par jour et par personne





Sources : EMD-EGT 2009



Mobilité en voiture

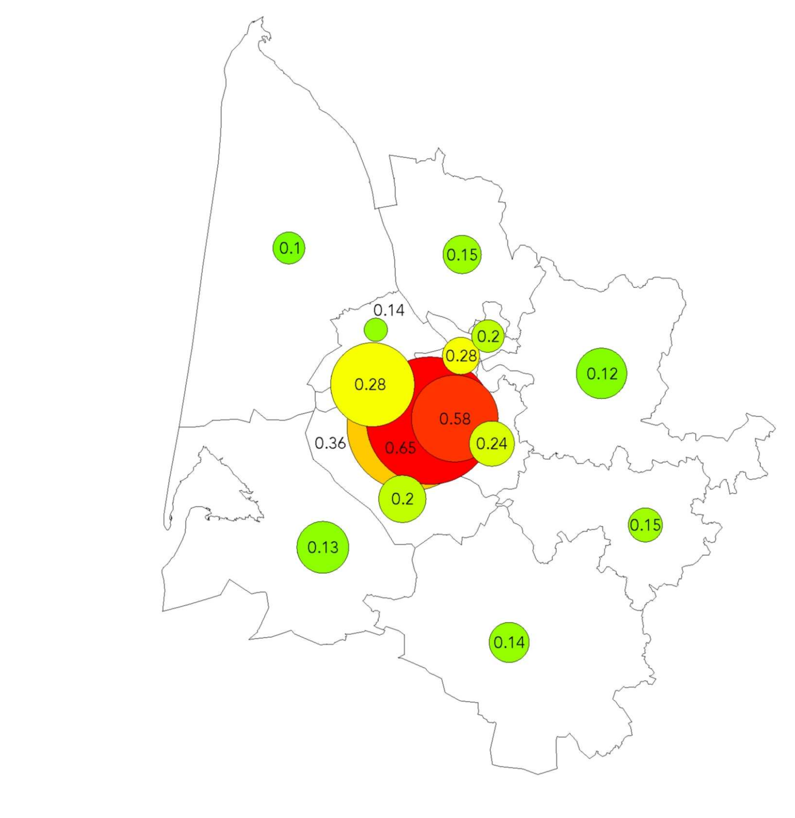
En moyenne, chaque habitant de la Gironde réalise 2,66 déplacements en voiture par jour.

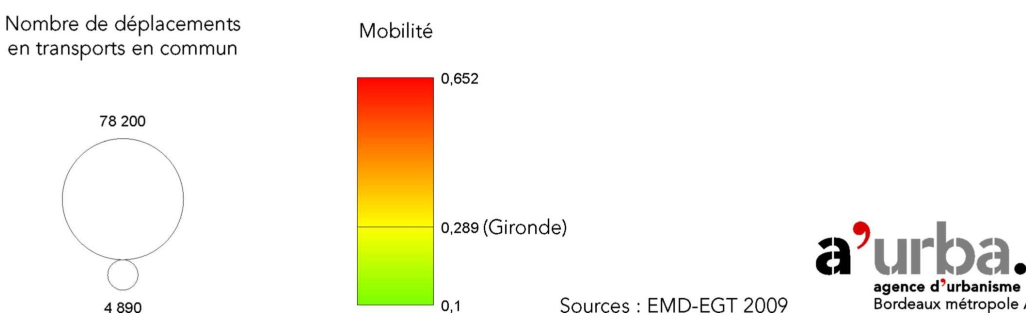
Ce chiffre s'élève à 4,78 pour les résidents du sud Médoc qui sont les plus mobiles du département.

Il est le plus bas pour les habitants de l'hypercentre de l'agglomération avec 1,20 déplacements réalisés chaque jour en voiture.

Mobilité en transports collectifs en Gironde selon le lieu de résidence

Nombre moyen de déplacements par jour et par personne





Mobilité en Transports collectifs

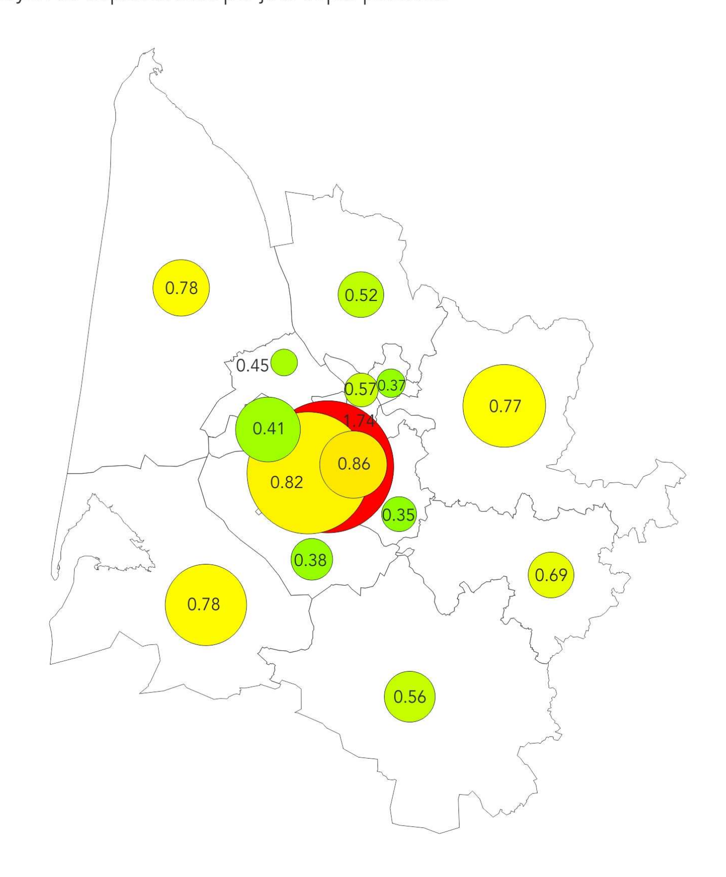
La mobilité en transports collectifs[11] est de 0,29 déplacement par jour et par personne. Si le tramway et le bus urbain assurent chaque jour respectivement 0,15 et 0,08 déplacement par personne, le car interurbain et le train ne concernent chacun que 0,01 déplacement par jour et par personne. La mobilité en TC est plus élevée dans les parties centrales de l'agglomération respectivement 0,65 et 0,58 sur l'hypercentre et la rive droite pour diminuer, au delà, au fur et à mesure que l'on éloigne du centre.

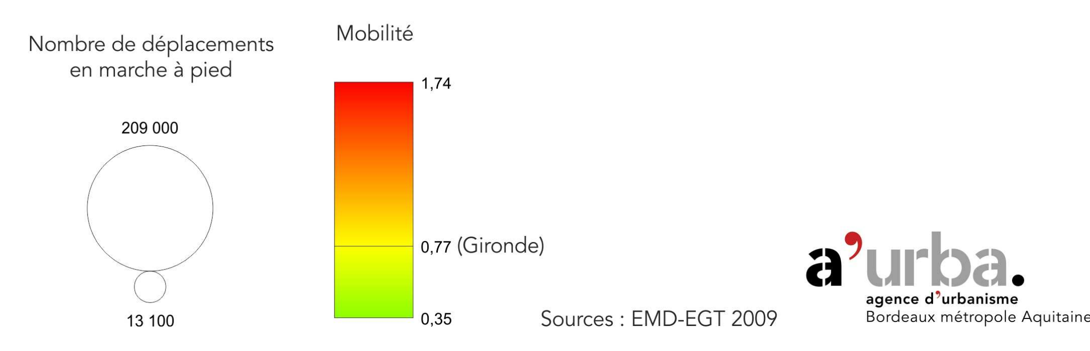
11 Les transports collectifs regroupent ici les déplacements effectués en tant que passager tramway, bus urbains, cars interurbains, trains, transport employeur ou transport scolaire.

3 I Comment et pourquoi se déplacent les résidents du département de la Gironde ?

Mobilité en marche à pied en Gironde selon le lieu de résidence

Nombre moyen de déplacements par jour et par personne





Sources : EMD-EGT 2009

a'urba. agence d'urbanisme Bordeaux métropole Aquitaine

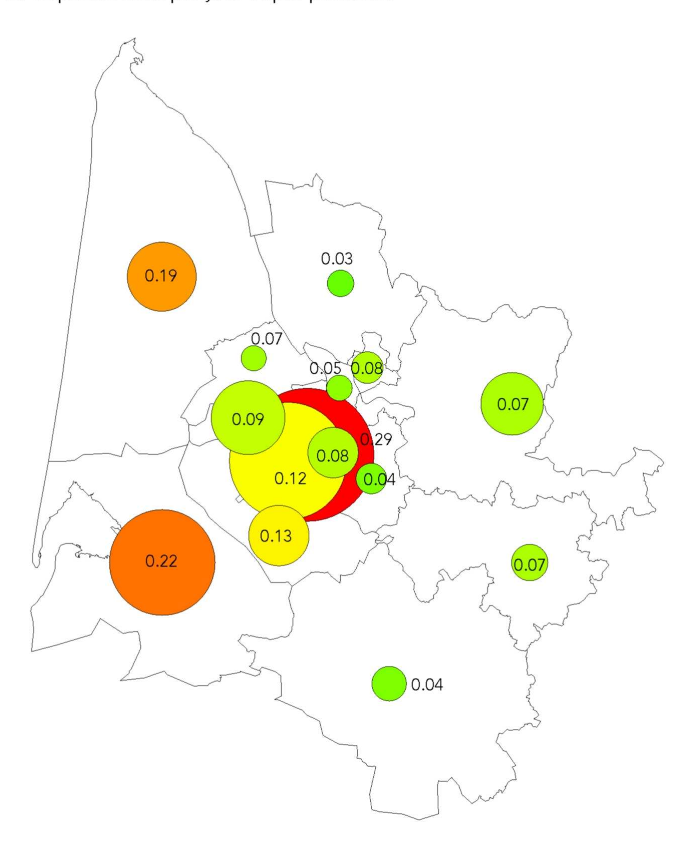
Mobilité à pied

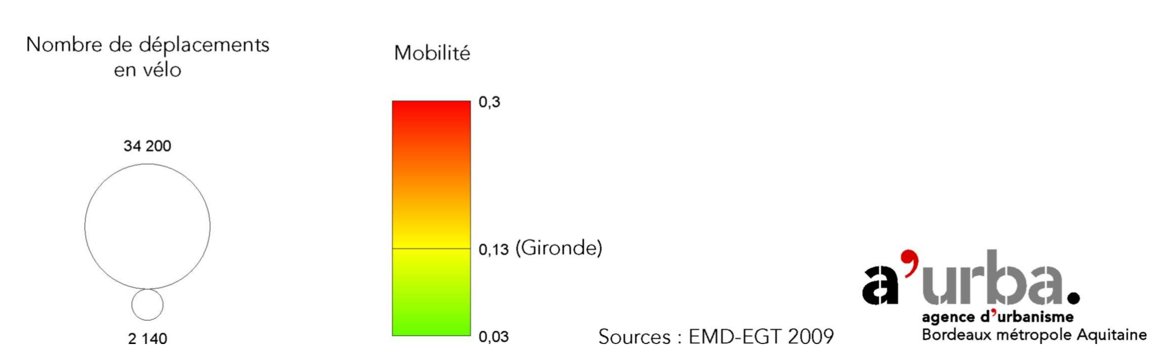
La marche est pratiquée par les résidents des territoires les plus centraux (1,74 déplacement quotidien réalisé à pied par les habitants de l'hypercentre et entre 0,8 et 0,9 déplacement pour les habitants du secteur entre boulevards et rocade et du secteur rive droite). Alors que la pratique de la marche diminue fortement dans les territoires agglomérés hors CUB elle reste à un niveau relativement élevé, comparable à ce qui est constaté dans les territoires proches du cœur d'agglomération, dans le Médoc (0,78 déplacement à pied par personne et par jour), le Bassin d'Arcachon Val de l'Eyre (0,78) ou le Libournais (0,77).

3 I Comment et pourquoi se déplacent les résidents du département de la Gironde ?

Mobilité en vélo en Gironde selon le lieu de résidence

Nombre moyen de déplacements par jour et par personne





Mobilité à vélo

La pratique du vélo est assez faible. On notera toutefois une utilisation un peu plus importante du vélo dans l'hypercentre (0,29 déplacement par jour et par personne), sur le Bassin d'Arcachon Val de l'Eyre (0,22) et dans le Médoc (0,19).

3.4 | L'utilisation des différents modes[12]

Une personne est considérée comme « usager d'un mode » lorsqu'elle a déclaré se déplacer au moins deux fois par mois à l'aide de ce mode. Une personne peut donc être cliente de plusieurs modes.

Parmi les 1,2 million d'habitants de la Gironde (âgés de 11 ans et plus) :

- 78% sont des usagers de la voiture particulière en tant que conducteur,
- 44% sont des usager de la voiture particulière en tant que passager,
- 18% sont des usager du vélo[13].

Par ailleurs 59% déclarent utiliser tous les jours la voiture en tant que conducteur, 10% en tant que passager.

En ce qui concerne l'usage du vélo seuls 6% des habitants de la Gironde disent l'utiliser tous les jours ; à l'inverse 82% ne l'utilisent qu'exceptionnellement ou jamais.

On note des disparités sensibles en ce qui concerne la clientèle des modes selon le lieu de résidence des personnes enquêtées.

En effet, 51% des habitants de la CUB utilisent tous les jours leur voiture en tant que conducteur, cette proportion s'élève à 75% des habitants de l'agglomération hors CUB contre 65% des personnes qui résident hors de l'agglomération.

Plus finement on remarquera que seuls ¼ des habitants de l'hypercentre indiquent se servir tous les jours de leur voiture en tant que conducteur.

En ce qui concerne le vélo 15% de la population de l'hypercentre l'utilise quotidiennement, au delà cette part diminue sensiblement. On remarquera que la part des personnes déclarant utiliser le vélo tous les jours est aussi élevée parmi les habitants du secteur entre boulevards et rocade que parmi ceux du Bassin d'Arcachon Val de l'Eyre ou encore ceux du Médoc.

12 A noter que pour des raisons liées à la constitution même du questionnaire de l'EGT il n'est pas possible d'évaluer la clientèle des transports collectifs. En effet la question posée concerne uniquement l'utilisation faite des bus urbains sans tenir compte ni du tramway ni des réseaux de TC non urbains.

13 Le total des pourcentages ici présentés est supérieur à 100 car une même personne peut être cliente de plusieurs modes.

3.5 | Les motifs de déplacements des résidents du département de la Gironde

Le motif de déplacement est l'activité conduisant à effectuer un déplacement.

Les déplacements secondaires correspondent à tous les déplacements non rattachés au domicile comme par exemple le déplacement effectué par une personne qui en partant du travail se rend faire un achat.

Les déplacements d'accompagnement correspondent aux déplacements ayant pour motif, à l'origine, le fait d'aller chercher une personne ou les déplacements ayant pour motif, à la destination, le fait d'accompagner une personne.

Les déplacements pour motifs dits obligés (domicile-travail ou domicile-études) concernent à peine, à eux deux, plus de 20% des déplacements effectués par les habitants de la Gironde.

Comme l'explique une récente publication du Certu sur le sujet[14] et comme le confirment les résultats obtenus sur la Gironde, si le rôle structurant des déplacements liés au travail est parfois contesté en raison des modifications des modes et des rythmes de vie, ils demeurent déterminants et conditionnent le dimensionnement des offres de transport. Ces déplacements sont en effet plus longs que les autres déplacements, majoritairement réalisés en voiture et ils se font beaucoup aux heures de pointe.

Les déplacements pour motifs « achats », « loisirs » et « accompagnement » doivent aussi être pris en compte puisqu'ils représentent chacun autant de déplacements que ceux effectués pour le motif « travail ».

Enfin les déplacements non liés au domicile (déplacements qualifiés de secondaires) correspondent au quart des déplacements réalisés chaque jour et représentent donc le « motif » de déplacements le plus important. Une augmentation des déplacements secondaires au détriment des motifs qualifiés « d'obligés » est constatée dans les dernières enquêtes déplacements. Cette évolution ne doit pas être traduite comme une diminution des déplacements pour motifs obligés car il est vraisemblable qu'une partie des déplacements secondaires soit liée à ces motifs obligés. Cette croissance des déplacements secondaires traduit surtout la complexification des déplacements à savoir le développement des chaînes de déplacement mais aussi la diversification des déplacements dans la journée (déplacements à la pause déjeuner, enchaînement des activités...)[15].

Dans la moitié des déplacements pour motif « accompagnement » la personne accompagnée se rend sur son lieu d'études et principalement à l'école primaire qui

14 Certu, Mobilités et transports, Le point sur...n°14, Les déplacements vers le travail : neuf vérités bonnes à dire, septembre 2010.

15 Une analyse spécifique des déplacements secondaires sur la Gironde est prévue dans le cadre d'un cahier thématique.

représente près de 40% des motifs d'accompagnement. L'accompagnement à la crèche ou chez la nourrice représente près de 11% des motifs d'accompagnement tout comme l'accompagnement pour des activités culturelles ou de loisirs.

L'accompagnement sur le lieu de travail représente quant à lui 5% des déplacements d'accompagnement.

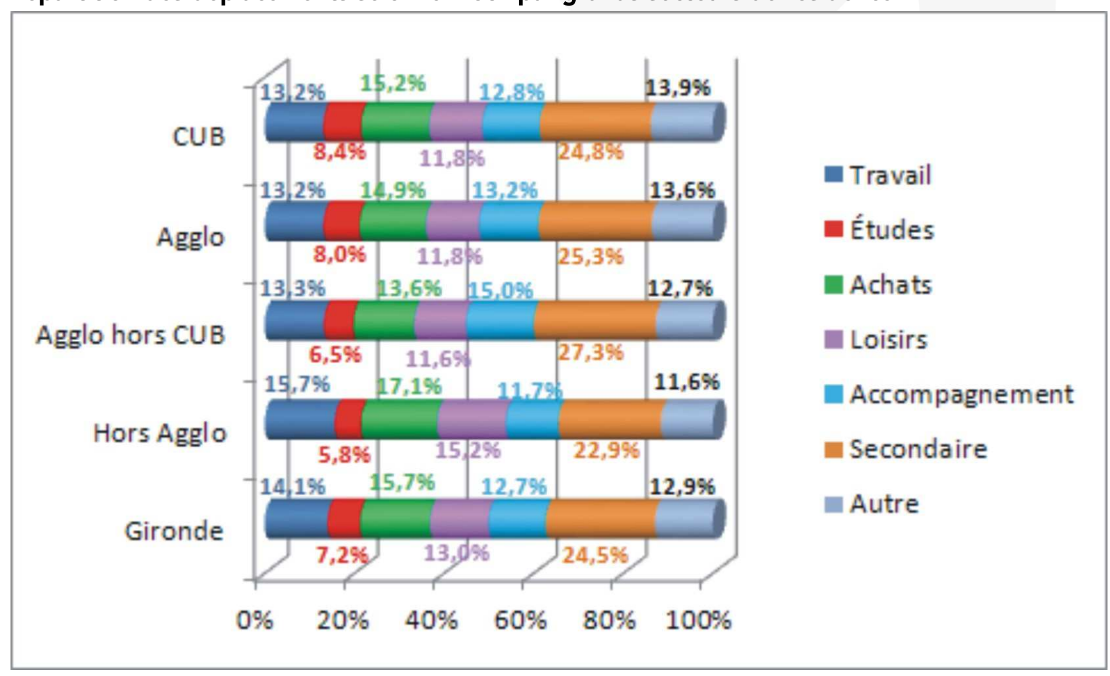
Si l'on examine la répartition par motif selon les grands secteurs de résidence, les différences ne sont pas très significatives mais on soulignera :

- la part un peu plus importante des déplacements pour motifs « travail », « achats » et « loisirs » et, à l'inverse, la part moindre des déplacements pour motifs « études » et non liés au domicile parmi les personnes qui résident hors de l'agglomération,

- la part plus importante des déplacements pour motif « accompagnement » et des déplacements non liés au domicile parmi les habitants de l'agglomération hors CUB.



Répartition des déplacements selon le motif par grands secteurs de résidence



3.6 | Les parts modales par motif de déplacements

L'analyse du mode utilisé selon le motif du déplacement met en évidence que la voiture est très fortement utilisée quel que soit le motif du déplacement à l'exception du motif « Études ». En effet seuls 30% de ces déplacements sont effectués en voiture soit quasiment autant que les modes doux (28%) et presque autant qu'en TC (24%).

Le motif « Études » est d'ailleurs le seul pour lequel la part des transports collectifs est relativement importante (24%) sinon pour tous les autres motifs elle n'excède pas 3%.

La part de la marche est un peu plus importante pour les motifs « loisirs » puisqu'elle assure le tiers des déplacements pour ce motif. En revanche on notera qu'elle ne représente que 6% des déplacements pour motifs « Achats » illustrant sans doute le moindre recours au commerce de proximité..

La part de marché de la voiture est la plus élevée dans le cas de déplacements réalisés pour le motif « accompagnement » ; elle est alors utilisée dans 8 déplacements sur 10.

La part de marché du vélo est la plus élevée pour le motif « Études », ce mode assure alors 7% des déplacements.

L'enquête Nationale Transports et Déplacements montre que l'usage de la voiture reste dominant pour se rendre au travail avec une part de 72,3% en 2008.

Globalement, la progression de la voiture n'a pas cessé depuis 1982 mais elle s'est infléchie depuis 1994. Cependant l'usage de la voiture s'est accru partout entre 1994 et 2008 sauf dans l'agglomération parisienne et les centres des aires urbaines de plus de 100 000 habitants. Le recours au transports en commun a évolué en sens inverse.

Dans les communes de l'espace péri-urbain ou à dominante rurale, la voiture semble pallier le manque de TCU pour de nombreux actifs qui sont venus s'y installer ces dernières années. On estime que l'impact de la modification des zones d'habitation de la population active explique la moitié de l'accroissement du recours à la voiture particulière.

La marche comme le vélo sont délaissés pour les déplacements liés au travail pour lesquels les distances parcourues sont plus longues et où le facteur temps est un critère majeur pour le choix du mode. La marche à pied baisse ou stagne quasiment sur tous les types de territoire, le vélo diminue partout sauf à Paris et sa banlieue et dans les centres des aires urbaines de plus de 100 000 habitants.

3.7 | Les déplacements intermodaux

Un déplacement intermodal est un déplacement pour lequel plusieurs modes de déplacements mécanisés (à savoir tous les modes autres que la marche) sont utilisés. A noter que les modes peuvent être identiques s'ils sont utilisés successivement par exemple un déplacement tramway-tramway ou bus-bus est considéré comme intermodal.

Les déplacements intermodaux sont relativement peu nombreux : un peu plus de 140 000 déplacements quotidiens intermodaux sont en effet réalisés par les habitants du département ; les déplacements intermodaux représentent ainsi 3% du total des déplacements. Ils concernent 7% des personnes de 11 ans et plus.

Trois quarts des déplacements intermodaux sont réalisés par les habitants de la CUB et près de 90% par les habitants de l'agglomération.

Pour autant seuls 4,4% des déplacements des résidents de la CUB sont des déplacements intermodaux. La part des déplacements intermodaux des habitants de l'agglomération hors CUB chute à 2,8% du total des déplacements, celle des personnes qui résident hors de l'agglomération s'établit à 1,1%. Plus les personnes habitent loin du centre de l'agglomération moins la part des déplacements intermodaux est importante.

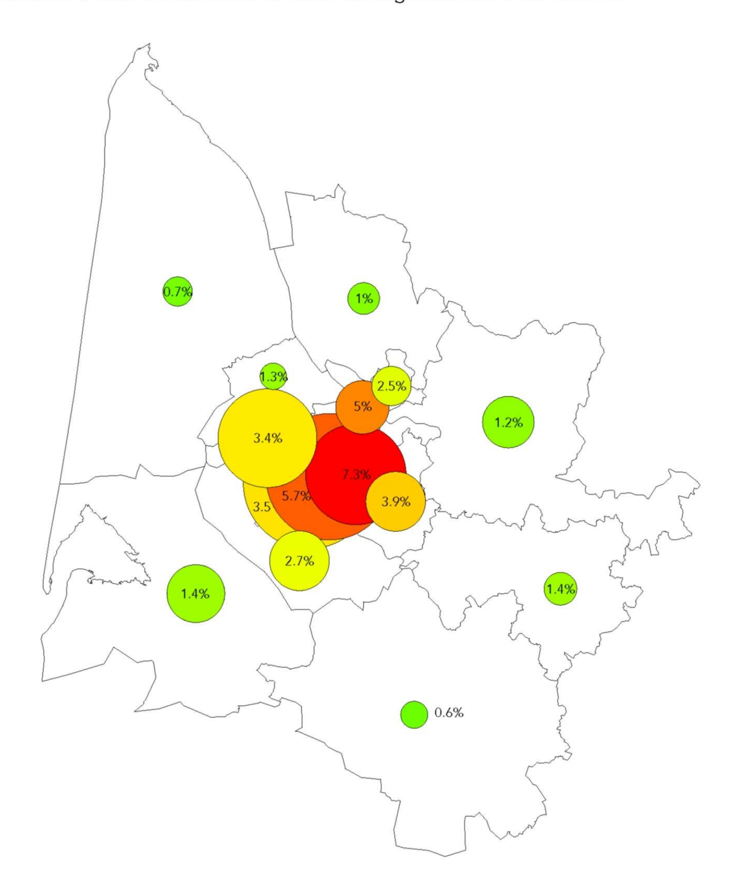
Secteur de résidence	Nombre total de déplacements	Nombre de déplacements intermodaux	Part des déplacements intermodaux
CUB	**2 373 426**	**105 296**	**4,4%**
Agglomération Hors CUB	**635 897**	**17 654**	**2,8%**
Agglomération	***3 009 323***	***122 950***	**4,1%**
Gironde Hors agglomération	**1 680 320**	**18 279**	**1,1%**
Gironde	**4 689 643**	**141 228**	**3,0%**

Dans le détail, le secteur dont les habitants ont des pratiques intermodales un peu plus marquées est celui de la rive droite puisqu'elles concernent 7,3% de leurs déplacements. La difficulté de franchissement de la Garonne couplée à la mise en service du tramway et des parcs relais associés peuvent être ici une des explications. On notera également que 5,7% des déplacements des habitants de l'hypercentre et 5% des déplacements des habitants de la presqu'île d'Ambès sont des déplacements intermodaux.

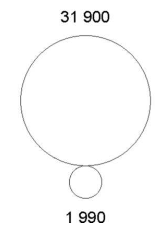
Il est intéressant de remarquer que 52% des déplacements intermodaux concernent les motifs de déplacements dits « obligés » (à savoir études et travail habituel) qui pour mémoire représentent à peine plus de 20% du total des déplacements. Le caractère contraint du déplacement justifie donc le recours à plusieurs modes.

Déplacements intermodaux selon le lieu de résidence

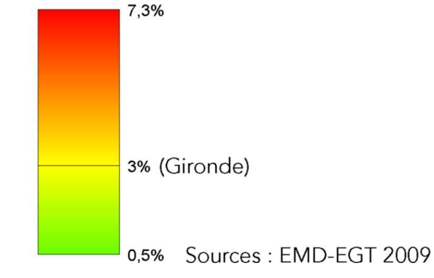
Un déplacement pour lequel plusieurs modes de déplacements mécanisés sont utilisés est qualifié de déplacement intermodal selon la méthodologie standard du CERTU.



Nombre de déplacements intermodaux



Part des déplacements intermodaux dans l'ensemble des déplacements

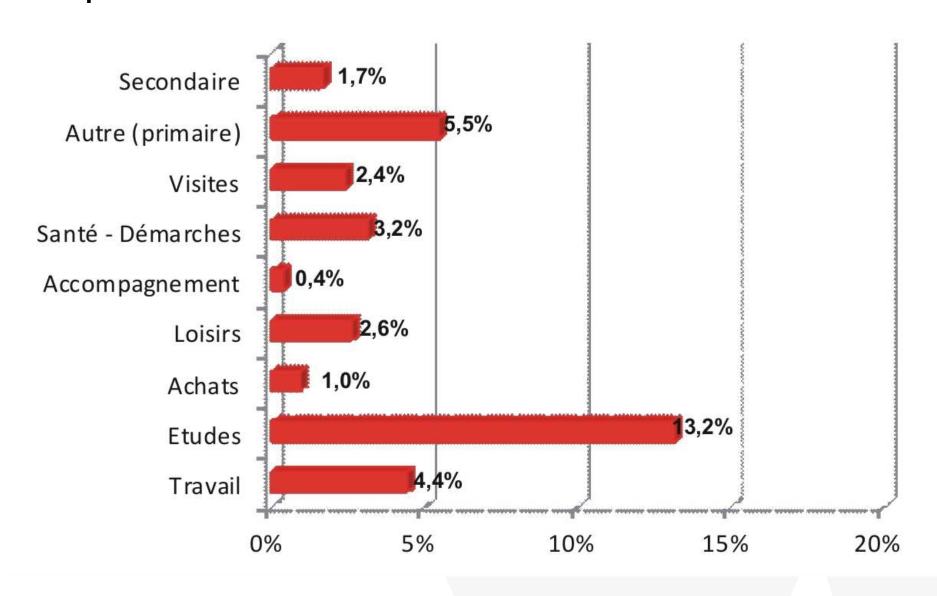


Sources : EMD-EGT 2009



3 I Comment et pourquoi se déplacent les résidents du département de la Gironde ?

Motifs des déplacements intermodaux



Pour mémoire les déplacements secondaires correspondent à tous les déplacements non rattachés au domicile comme par exemple le déplacement effectué par une personne qui en partant du travail se rend faire un achat.

85% des déplacements intermodaux s'effectuent avec une seule rupture de charge.

La moitié des déplacements intermodaux recensés associent les modes de transports collectifs urbains c'est à dire qu'il s'agit de déplacements tramway/tramway, bus/tramway ou bus/bus.

Au sein de l'agglomération, entre 1998 et 2010, les déplacements intermodaux ont plus que doublé alors que dans le même temps le volume global de déplacements progressait de 11,5%. Cette augmentation peut être attribuable à des rabattements sur le réseau de TCU en voiture (via le développement et le succès des parcs relais) mais aussi à l'augmentation des ruptures de charges liées à la mise en service du tramway.

- Le quart des déplacements intermodaux associe un mode motorisé individuel (voiture particulière ou deux-roues motorisés) et les transports collectifs urbains.

- 5,5% des déplacements intermodaux s'effectuent en combinant mode motorisé individuel et train

- 2% en combinant mode motorisé individuel et car interurbain.

> Au total 32% des déplacements intermodaux associent mode motorisé individuel et transports collectifs.

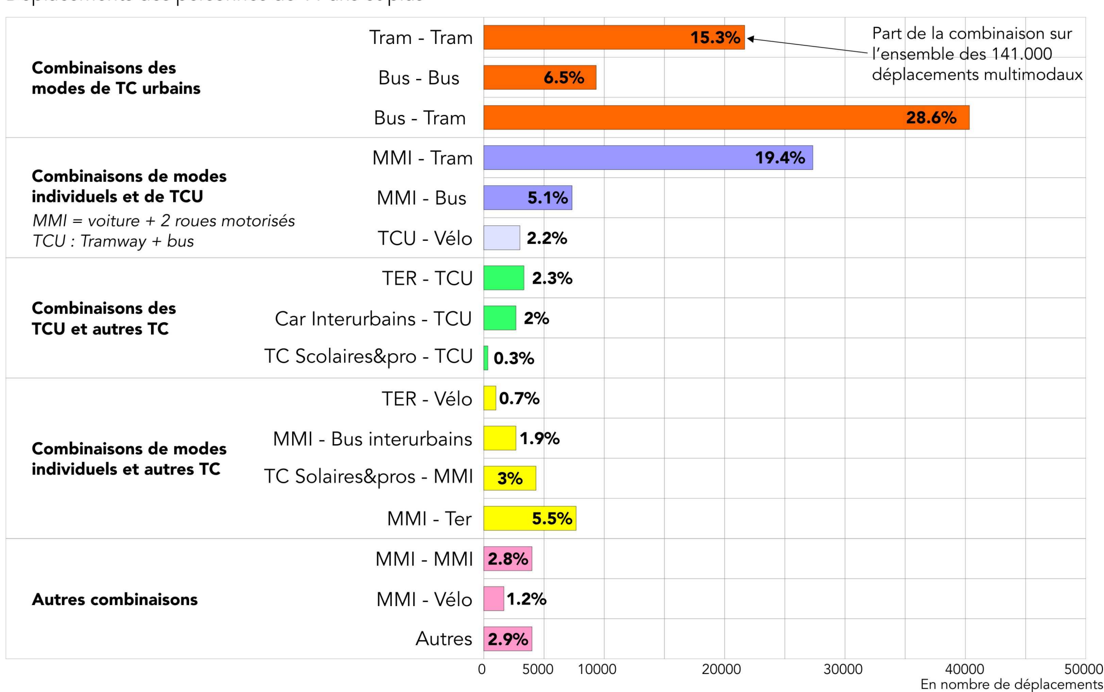
- 4% des déplacements intermodaux associent transports collectifs urbains et cars ou train (quasi à part égale pour le train et le car respectivement 2,3 et 2%).

> 11% des déplacements intermodaux se font en empruntant le train ou les cars interurbains.

- enfin 3% des déplacements intermodaux associent le vélo et un autre mode de transport individuel ou collectif.

Les AOT girondines font actuellement des efforts importants en terme de tarification et d'articulation de leurs réseaux pour développer encore les pratiques intermodales. On citera en particulier la mise en place d'une tarification plate sur l'ensemble du département, le rabattement de nouvelles lignes de cars sur le Ter et la mise en service de Cars à Haut Niveau de Service (CHNS) par le Conseil Général de la Gironde, la mise en place d'un tram-train assurant la desserte du quadrant nord de l'agglomération, l'acceptation du titre TBC sur les réseaux interurbains dans l'agglomération, le prolongement du réseau de tramway avec la création de nouveaux parcs relais pour la CUB...

Types de combinaisons des déplacements multimodaux en Gironde
Enquêtes ménages-déplacements de 2009
Déplacements des personnes de 11 ans et plus



Il faut entendre par TCU, transports collectifs urbains à savoir tramway et bus urbains.
Il faut entendre par MMI, modes motorisés individuels à savoir voitures particulières et deux roues motorisés.

3.8 | La distance moyenne d'un déplacement[16]

La distance des déplacements n'est pas directement recueillie par l'enquête car souvent les personnes enquêtées ne la connaissent pas précisément. Elle est donc calculée, à posteriori, ici, à partir d'un Système d'Informations Géographiques et selon la méthode préconisée par le Certu. Il ne s'agit donc pas d'une distance à vol d'oiseau.

La distance moyenne d'un déplacement (tous modes, tous motifs) d'un résident du département est de 7,7 kilomètres.

Cette distance évolue significativement selon la zone de résidence passant de 5,2 kilomètres pour un habitant de la CUB à 10,6 kilomètres pour une personne résidant hors agglomération. Une analyse territoriale plus fine des données met encore plus en exergue ces disparités : la distance moyenne d'un déplacement effectué par un habitant de l'hypercentre bordelais est de 3,6 kilomètres, celle d'un habitant de la Haute Gironde de 12,1 kilomètres. Un tel constat est le révélateur d'un habitat de plus en plus diffus et éloigné des lieux d'emplois.

La distance d'un déplacement évolue logiquement selon le mode :

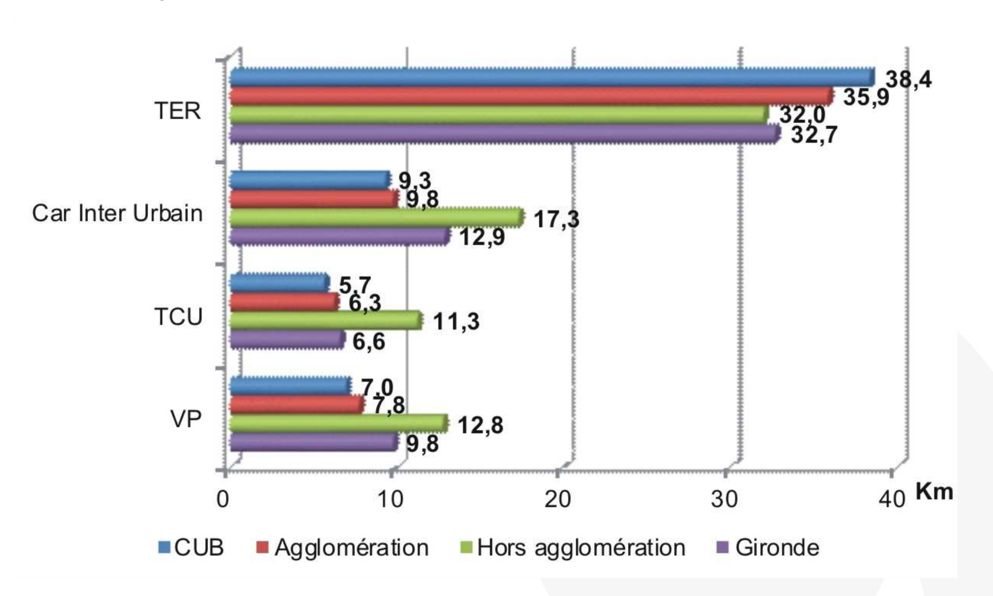
- 0,7 kilomètre pour un déplacement effectué à pied,
- 3,9 km pour un déplacement réalisé en vélo,
- 9,8 km pour un déplacement effectué en voiture,
- 6,6 km pour un déplacement en TCU,
- 12,9 km pour un déplacement en car interurbain,
- 32,7 km pour un déplacement en train.

Elle augmente également pour tous les modes sauf pour la marche lorsque l'on s'éloigne du centre de l'agglomération[17]. La distance moyenne d'un déplacement réalisé à pied n'évolue effectivement que très peu selon la zone de résidence de la personne enquêtée.

16 Les données concernant les distances de déplacement ne concernent pas l'intégralité des déplacements décrits dans l'enquête puisque les déplacements à destination de pôles générateurs de déplacements identifiés n'ont pas encore été traités cependant cela ne peut avoir de conséquences sur les tendances globales observées.

17 Il n'est pas possible de tirer des enseignements concernant les distances de déplacements vélo par secteur, la faiblesse de certains échantillons introduit des biais statistiques importants qui nuisent à la fiabilité des données.

Distance moyenne d'un déplacement selon le mode et la zone de résidence



Au total ce sont 32 millions de kilomètres qui sont effectués chaque jour par les habitants de la Gironde dont 87% en voiture particulière[18].

Si les habitants des secteurs hors agglomération effectuent 25% de déplacements de moins que ceux de la CUB, ils font en revanche 53% de kilomètres de plus.

De la même manière, alors que le nombre de déplacements réalisés en voiture par les habitants de la CUB est sensiblement le même que celui réalisé par les habitants des secteurs hors agglomération, ces derniers effectuent 74% de kilomètres en plus en voiture.

La répartition des déplacements selon leur longueur montre que :

- 21% des déplacements ont une longueur inférieure ou égale à 1 kilomètre,
- 13% font plus de 1 km mais sont inférieurs ou égaux à 2 kilomètres,
- 24% font plus de 2 km mais sont inférieurs ou égaux à 5 kilomètres,
- 20% font plus de 5 km mais sont inférieurs ou égaux à 10 kilomètres,
- et 22% font plus de 10 kilomètres.

18 Pour mémoire 68% des déplacements sont réalisés en voiture particulière.

3 I Comment et pourquoi se déplacent les résidents du département de la Gironde ?

La répartition modale des déplacements selon leur longueur est tout à fait intéressante :

- La marche assure 84% des déplacements qui ont une longueur inférieure ou égale à 1 kilomètre ; ce chiffre est en cohérence avec la distance moyenne d'un déplacement réalisé à pied qui s'établit à 700m.

Par ailleurs, il importe de remarquer que la voiture est utilisée pour 14% des déplacements inférieurs à 1 km et le vélo pour 1% seulement de ces déplacements. Une des explications est sans doute à trouver dans la nature de certains de ces déplacements, peut-être s'agit-il de déplacements d'accompagnement ou de déplacements secondaires voire encore de déplacements intégrés dans une chaîne de déplacements. Quoi qu'il en soit il y a là, sans doute, des marges de progrès à étudier.

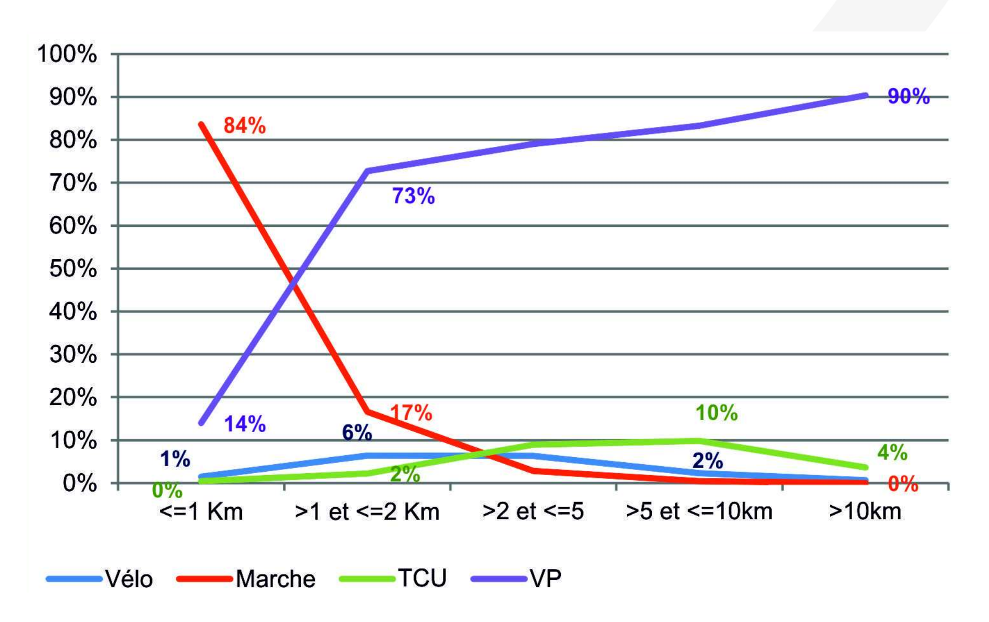
- La voiture assure 73% des déplacements de plus de 1 kilomètre, la marche 17% de ces déplacements.

- Le vélo est utilisé pour 6% des déplacements compris entre 1 et 5 kilomètres alors que la portée moyenne d'un déplacement à vélo est de 3,9 km.

- La part modale du TCU est la plus élevée (9%) pour les déplacements de 2 à 10 km (qui représentent 77% des déplacements réalisés en TCU) ;

- Le car interurbain assure surtout des déplacements de plus de 5 kilomètres (81% des déplacements réalisés en car) ; le train exclusivement des déplacements qui font plus de 10 kilomètres (99% des déplacements effectués en train).

Parts modales selon la distance moyenne des déplacements



3 I Comment et pourquoi se déplacent les résidents du département de la Gironde ?

Distance moyenne selon le motif de déplacements

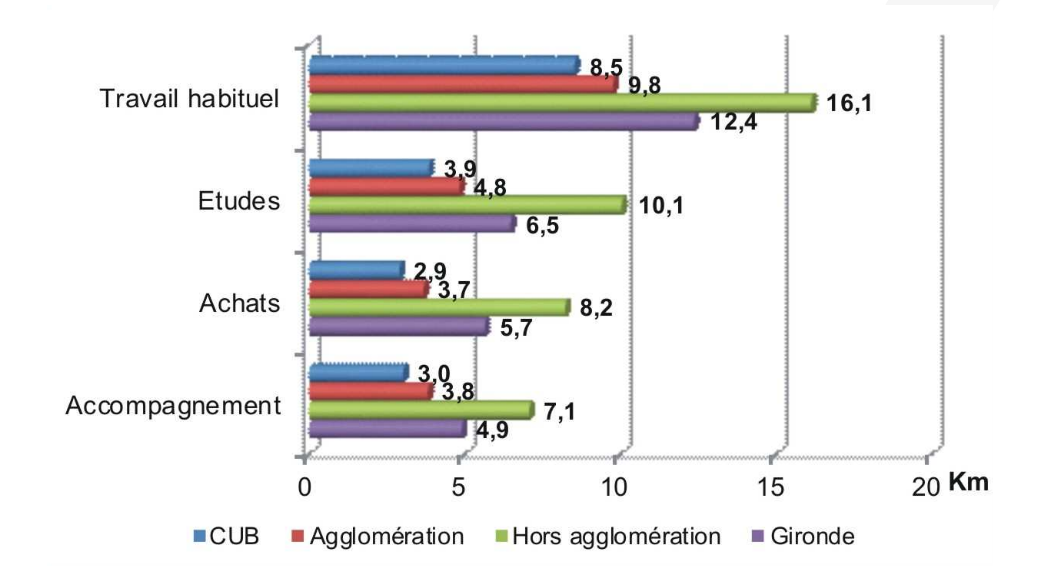
Les distances de déplacements les plus importantes sont relevées pour le motif « travail », 12,4 km en moyenne sur la Gironde (8,5 km pour les habitants de la CUB et 16,1 pour les personnes résidant hors agglomération) ce qui illustre parfaitement l'étalement croissant des lieux de résidence dans un contexte de polarisation des emplois. Ainsi le motif « travail » qui ne correspond qu'à 14 % du nombre de déplacements quotidiens représente près de 24% des distances totales parcourues quotidiennement.

Les distances les plus courtes sont enregistrées sur les déplacements « d'accompagnement » (4,9 km en moyenne en Gironde) et d'« Achats » (5,7 km).

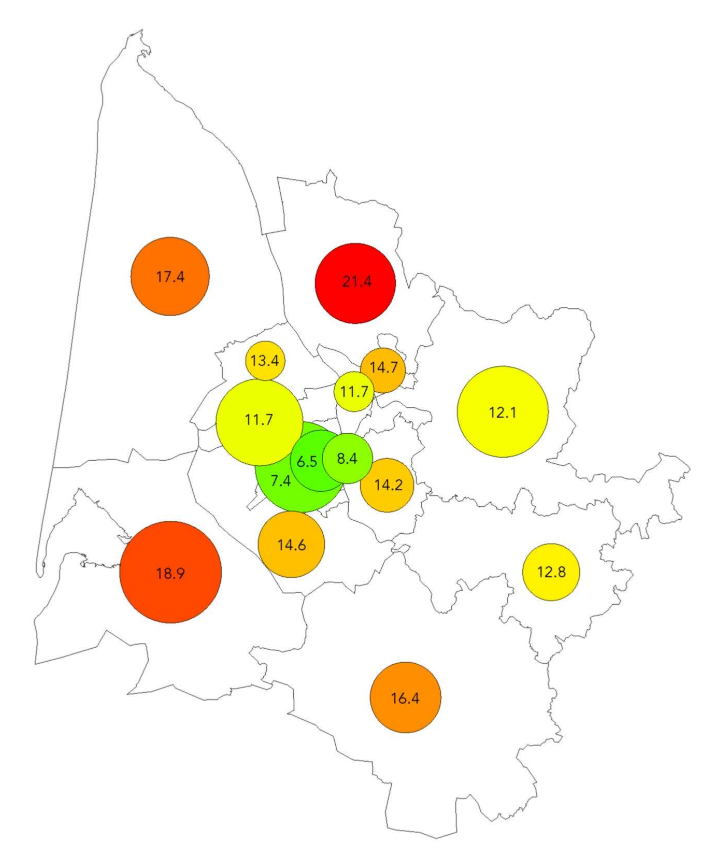
Selon l'enquête Nationale Transports et Déplacements de 2008, les distances quotidiennes parcourues sont toujours en hausse mais à un rythme qui se ralentit : elles ont en effet augmenté de 2,3% par an entre 1982 et 1994 et de 0,6% par an entre 1994 et 2008. De plus, de 1982 à 1994, l'augmentation importante de la longueur moyenne des déplacements concernait tout les motifs ; en 2008 l'augmentation des seuls déplacements contraints explique l'essentiel de la hausse.

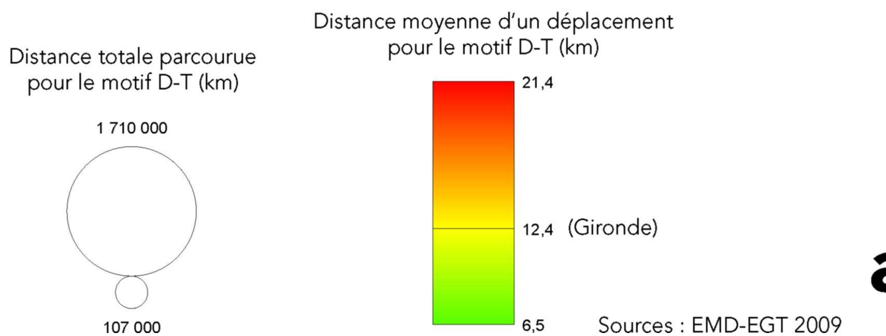
L'enquête Nationale Transports et Déplacements de 2008 note à ce sujet que la marche et le vélo sont délaissés pour les déplacements liés au travail pour lesquels les distances parcourues sont les plus importantes et pour lesquels le facteur temps constitue un aspect déterminant du choix modal.

Distance moyenne d'un déplacement selon le motif et la zone de résidence



Distance parcourue et longueur moyenne des déplacements pour le motif Domicile Travail selon le lieu de résidence





Sources : EMD-EGT 2009



3.9 | La durée moyenne d'un déplacement

Le budget-temps est la durée globale qu'une personne consacre chaque jour à ses déplacements.

Le temps moyen d'un déplacement[19] d'un habitant du département est de 19 minutes et chaque habitant consacre, chaque jour, 75 minutes à l'ensemble de ces déplacements.

La durée moyenne d'un déplacement et le budget temps quotidien par personne sont légèrement plus élevés pour les habitants de la CUB (respectivement 20 et 78 minutes) que pour les personnes résidant hors agglomération (18 et 69 minutes) malgré des distances moyennes de déplacement inverses. La distance moyenne d'un déplacement pour un habitant de la CUB s'établit à 5,2 km contre 10,6 pour une personne résidant hors agglomération. De la même manière, un habitant de la CUB effectue en moyenne 20 km par jour et une personne habitant hors agglomération le double. Il faut ici y voir les effets conjugués sur la CUB d'une plus grande mobilité individuelle, d'un recours plus important aux modes alternatifs à la voiture particulière et d'une plus grande congestion des réseaux. Les habitants des communes plus périphériques parcourent ainsi plus de kilomètres mais le font plus vite du fait d'un recours massif à la voiture et de la relative fluidité de leurs déplacements.

Selon l'ENTD de 2008, le temps quotidien de déplacement est d'autant plus important que la personne réside dans une agglomération de grande taille et à proximité du centre de cette agglomération.

Par ailleurs les durées quotidiennes de déplacement restent relativement stables sur les 30 dernières années au niveau national mais les évolutions sont contrastées selon le type d'espace : dans les zones denses, la mobilité baisse ainsi que les distances et les temps de transports ; dans les zones peu denses, la mobilité stagne, les distances de déplacements augmentent ainsi que les durées de déplacement mais dans une moindre mesure.

Les durées de déplacements sont très différentes selon les modes de déplacements utilisés. La durée moyenne d'un déplacement s'établit à :

- 13 minutes lorsqu'il est effectué à pied, soit au regard de la distance moyenne d'un déplacement à pied une vitesse de 3,2 km/h

- 15 minutes lorsqu'il est effectué à vélo (ce qui correspond à une vitesse moyenne de 15,6 km/h),

- 19 minutes lorsqu'il est effectué en voiture (ce qui correspond à une vitesse moyenne de 30,9 km/h),

19 Ces temps de déplacement sont calculés à partir de l'heure de départ et de l'heure d'arrivée indiquées pour chacun des déplacements décrits par les personnes interrogées.

- et 39 minutes minutes lorsqu'il est effectué en TCU (ce qui correspond à une vitesse moyenne de 10,1 km/h).

Un déplacement en transport collectif dure donc, en moyenne, deux fois plus longtemps qu'un déplacement effectué en voiture.

A l'échelle du département la durée moyenne de déplacement pour le motif Ecole s'établit à 17 minutes et à 22 minutes pour le motif Travail.

Dans le détail, il apparaît que, pour le motif École, la durée moyenne de déplacement est moins élevée sur la CUB (16 minutes) que sur le Hors agglomération (17 minutes) et l'agglomération Hors CUB (20 minutes).

A l'inverse, pour le motif travail, la durée moyenne de déplacement est plus élevée sur la CUB et sur l'agglomération (23 minutes) que sur le territoire Hors agglomération (21 minutes).

Pourtant il est difficile d'analyser ces phénomènes dans la mesure où on trouve des différences sensibles entre secteurs composant un même grand territoire.

3.10 | La répartition horaire des déplacements

A noter au préalable que selon l'ENTD, en 2008, le nombre quotidien de déplacements par personne varie peu selon les jours de la semaine : de +3% à -2% par rapport à la moyenne, les mardis et jeudis étant des jours de plus forte mobilité.

Les déplacements tous modes sont marqués par trois périodes de pointe :

- une le matin, entre 7 et 9h, avec plus de 730 000 départs de déplacements, soit 16% des déplacements,

- une entre 12 et 14h, moins importante mais enregistrant tout de même 630 000 départs de déplacements soit 13% des déplacements,

- et la plus forte et la plus étalée, le soir, entre 16 et 19h, avec près de 1,4 million de départs de déplacements soit 29% du total des déplacements enregistrés sur la journée. A noter que le maximum horaire est atteint entre 17 heures et 18 heures avec 515 000 départs de déplacements soit 11% des déplacements.

Au total 58% des déplacements sont effectués pendant les périodes de pointe soit sur une durée de 7 heures.

Il est également à souligner que le nombre de déplacements reste à un niveau relativement élevé entre 7 heures et 20 heures (en ne descendant pas en deçà de 250 000 départs de déplacements heure soit 5% du total).

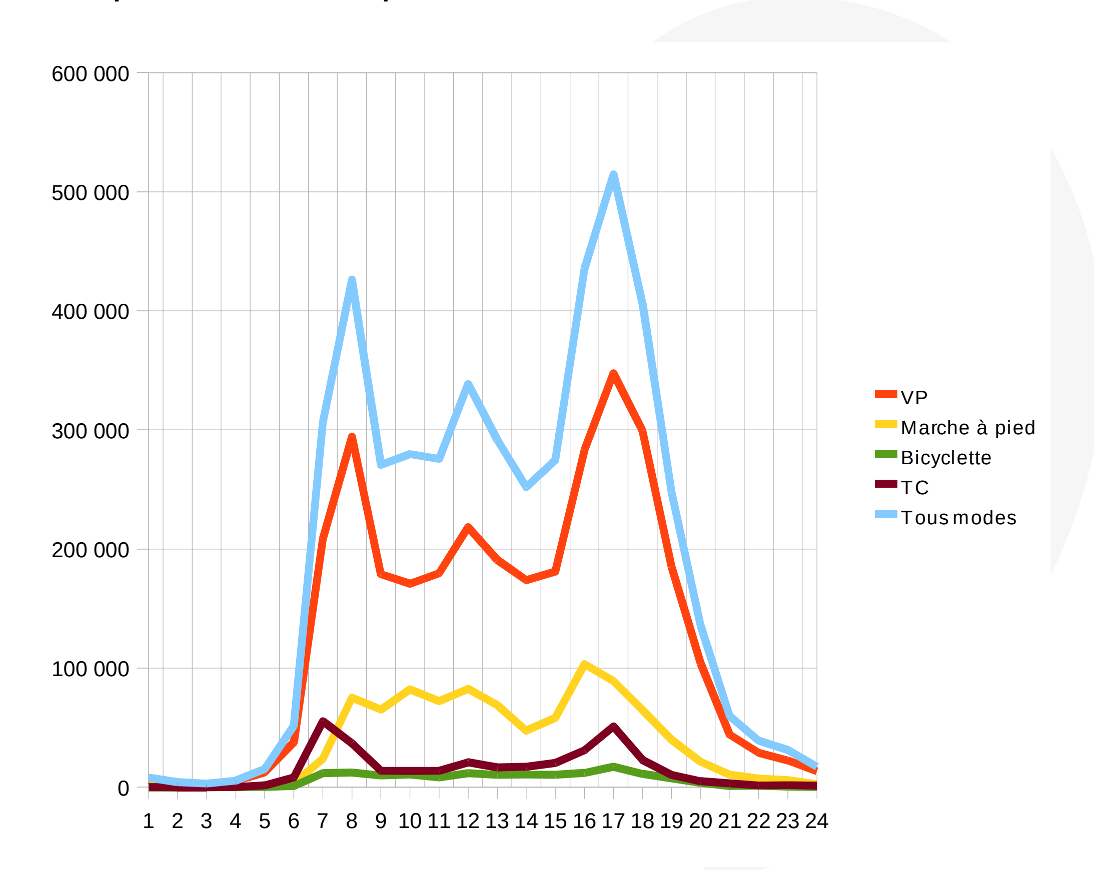
La courbe des déplacements en voiture a le même profil que la courbe des déplacements tous modes, 58% des déplacements réalisés en VP sont réalisées aux périodes de pointe du matin, midi et du soir. Celle des déplacements en TC ne connait que deux périodes de pointe (même si on enregistre une légère hausse entre 12 et 13 heures), une le matin, étalée entre 7h et 9h, et une le soir, entre 16 et 18h, soit une période un peu plus resserrée que pour les déplacements tous modes ou les déplacements en VP. 51% des déplacements TC sont ainsi réalisés sur les 4 heures constituant les heures de pointe.

A l'inverse des déplacements tous modes ou des déplacements effectués en voiture, la pointe du matin des déplacements en TC est un peu plus forte que celle du soir.

Enfin, les déplacements réalisés à pied sont assez stables tout au long de la matinée, chutent un peu dans l'après-midi, pour remonter en fin de journée jusqu'à 19 heures.

La répartition horaire des déplacements à vélo est stable tout au long de la journée (autour de 10 000 déplacements par heure).

La répartition horaire des déplacements selon le mode



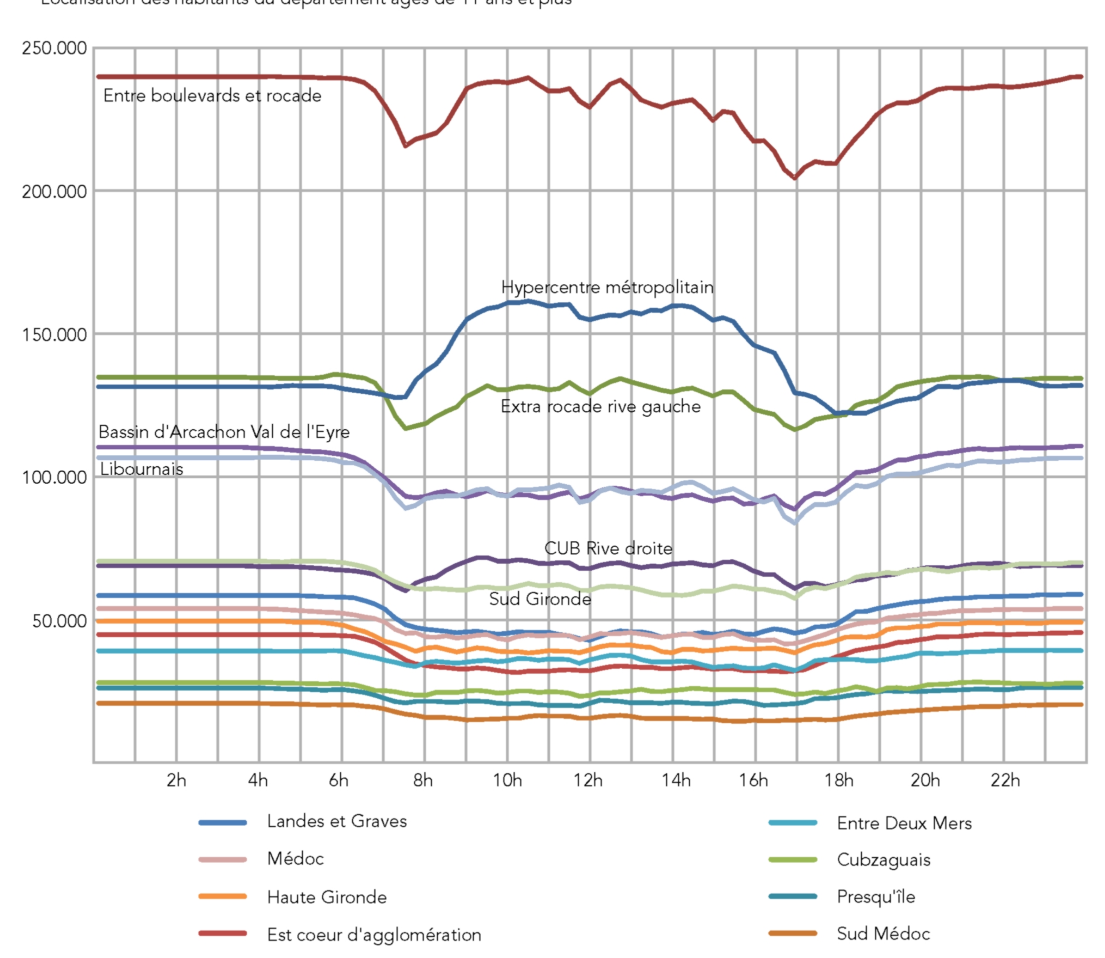
3.11 | Les pulsations urbaines

Les enquêtes ménages permettent également de déterminer où sont les habitants de la Gironde et l'activité qu'ils ont selon l'heure de la journée.

De la même manière que les stations balnéaires se vident et se remplissent en fonction des saisons et des vacances, les secteurs du département voient le nombre de personnes qui y sont présentes varier au cours d'une journée.

Nombre de personnes par secteur de la Gironde selon l'heure de la journée

Localisation des habitants du département âgés de 11 ans et plus



Sources : EMD 2009 Communauté Urbaine de Bordeaux, EGT 2009 Conseil Général de la Gironde
Traitements : a'urba 2011

Le graphique ci-dessus illustre le nombre de personnes qui se situent en un lieu à un moment donné lorsqu'elles ne se déplacent pas. Pour chaque zone, la courbe allant de minuit à 6 heures du matin renseigne sur la population résidente. On assiste ensuite aux effets des migrations locales des habitants principalement pour les motifs de travail et d'enseignement.

3 I Comment et pourquoi se déplacent les résidents du département de la Gironde ?

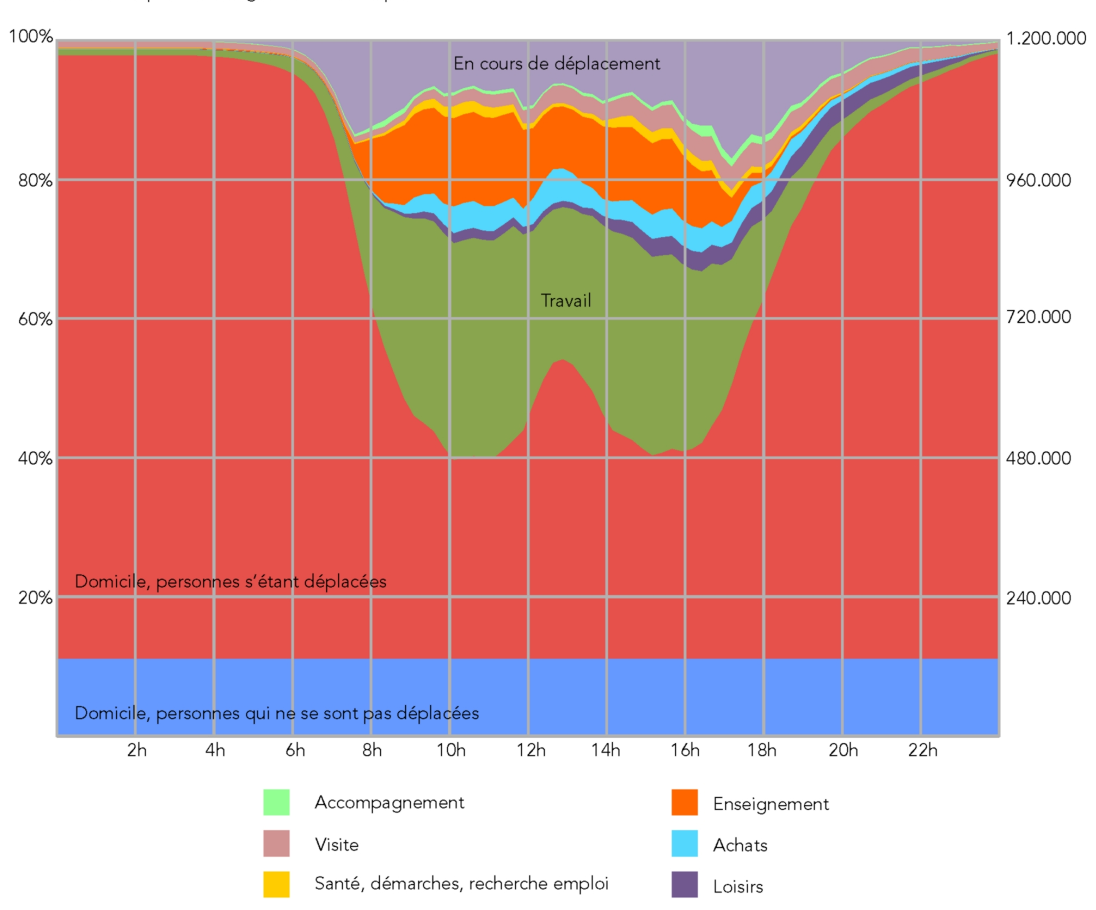
Il existe 4 types de zones différentiables :

- Celles dont la population quotidienne dépasse la population résidentielle, il y en a deux, l'intra boulevards et les communes de la rive droite de la CUB.

- Celles dont les populations se vident puis se re-remplissent : tout l'extérieur de la rive gauche de la CUB au delà des boulevards.

- Celles qui se vident, en particulier le libournais et la zone du Bassin/Val de l'Eyre.

- Celles dont la population stagne : le Cubzaguais, le Sud Médoc.



Sources : EMD 2009 Communauté Urbaine de Bordeaux, EGT 2009 Conseil Général de la Gironde
Traitements : a'urba 2011

L'heure de pointe du matin est bien plus contrainte que celle du soir. Les mouvements ont lieu entre 7 heures et 9 heures, au delà les populations se stabilisent. Au contraire en fin de journée la mobilité est beaucoup plus lissée. Cela est probablement dû aux

contraintes d'embauche et d'ouverture des établissements d'enseignement comme le montre le graphique qui précède.

En effet, la matinée est globalement consacrée au travail et aux études, la débauche et la fin des cours s'étale sur une période assez longue en fin de journée. Les gens se consacrent alors à d'autres activités, les loisirs et les visites à des amis ou à la famille ont plutôt lieu le soir.

Par ailleurs, environ 10 à 12% de la population ne se déplace pas du tout au cours d'une journée. Phénomène surprenant, 40% de la population est présente chez elle à n'importe quel moment de la journée.

Autre fait remarquable, il n'y pas plus de 15-17% de la population qui se déplace en même temps malgré les phénomènes de saturation observés aux heures de pointe.



4 I Où se déplacent les habitants de la Gironde ?
La géographie des flux de déplacements

4 | Où se déplacent les habitants de la Gironde ? La géographie des flux de déplacements

Au cours d'un jour moyen de semaine, la population des personnes âgées de 11 ans et plus résidant en Gironde réalise près de 4,7 millions de déplacements tous modes et tous motifs .

L'analyse de la géographie des déplacements montre que les déplacements internes aux 15 grands secteurs retenus représentent 70% du total des déplacements, soit 3,3 millions.

Elle met par ailleurs en évidence que :

- 50% des déplacements effectués par les habitants de la Gironde se font au sein de la CUB, soit 2,3 millions de déplacements,

- 8% des déplacements sont réalisés au sein de l'agglomération hors CUB, soit 354 000 déplacements,

- 30% se font hors agglomération, soit 1,4 million de déplacements,

- enfin que 12% sont des déplacements d'échanges entre ces différentes zones dont 6% CUB-agglomération hors CUB (292 000 déplacements), 4% CUB-hors agglomération (163 000 déplacements) et 2% hors agglomération-agglomération hors CUB (100 000 déplacements).

La part de déplacements en lien avec la CUB s'établit entre 40% et 45% pour tous les secteurs de l'agglomération à l'exception des secteurs de la rive droite (qui enregistrent autour de 30% de déplacements avec la CUB) et du Sud Médoc (36%).

La part des déplacements en lien avec la CUB pour les secteurs situés hors agglomération se situe quant à elle à un niveau très inférieur, entre 8 et 11%.

Au sein de la CUB, les secteurs les plus générateurs de déplacements sont constitués de l'ensemble des secteurs situés rive gauche qui génèrent quotidiennement de 800 000 déplacements pour les secteurs « Intra-boulevards et Extra-rocade » à 1,3 million de déplacements pour le secteur « entre rocade et Boulevards ».

Les liens avec les secteurs hors agglomération sont :

- très peu représentés pour les secteurs de la CUB (entre 4 et 6% de la totalité des déplacements en lien avec chacun des secteurs),

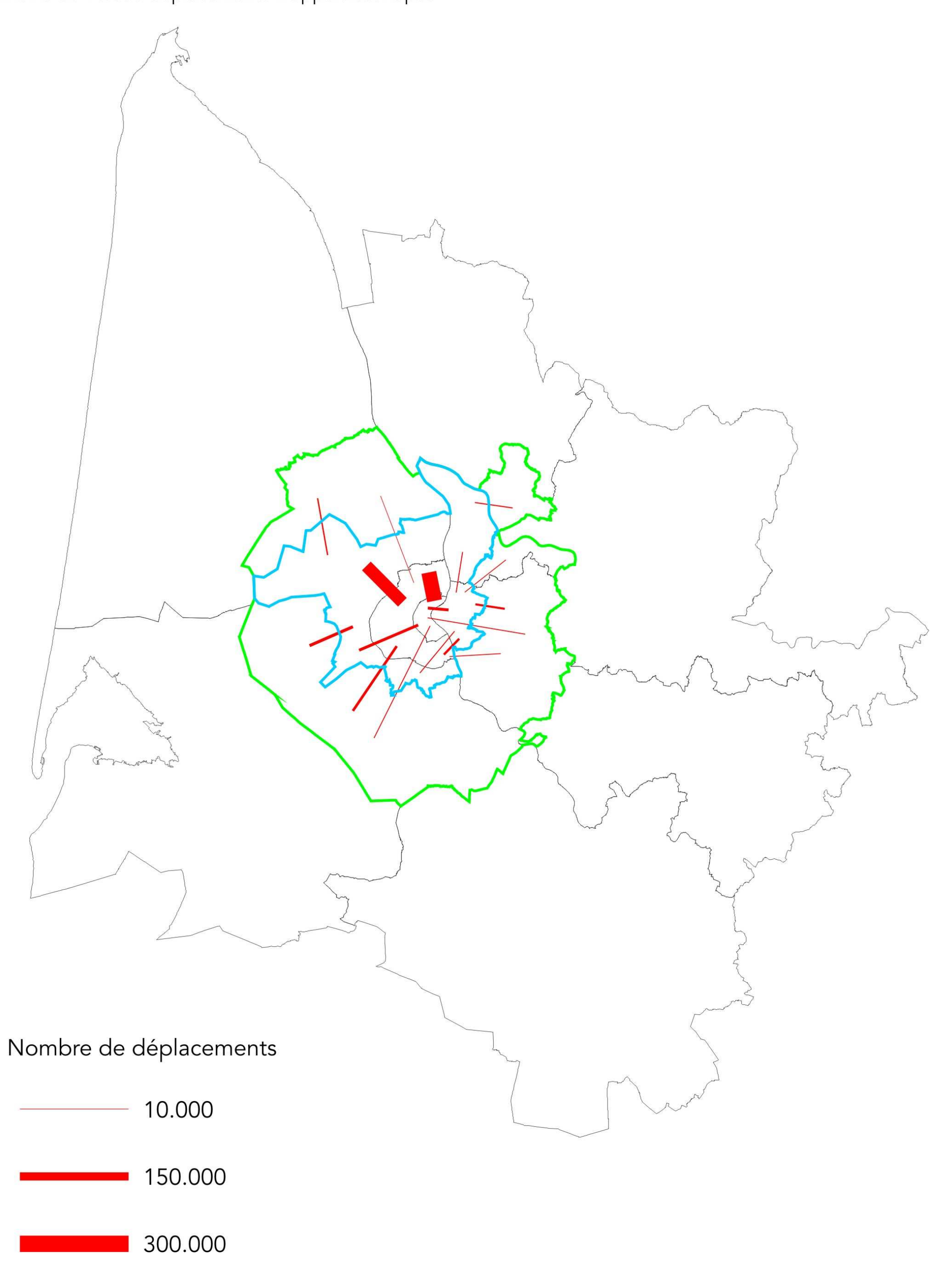
- un peu plus marqués pour les secteurs de l'agglomération hors CUB et en particulier pour le Cubzaguais (20% des déplacements en lien les secteurs situés hors agglomération,

- plus divers pour les secteurs hors agglomération eux mêmes : ils concernent 24% des déplacements en lien avec le secteur Entre deux Mers ou encore 14% des déplacements avec le sud Gironde (représentant ainsi au moins autant que les déplacements en lien avec l'agglomération) ; à l'inverse ils ne représentent que 3% des déplacements en lien avec le Bassin d'Arcachon-Val de l'Eyre ou le Médoc.

4 I Où se déplacent les habitants de la Gironde ?
La géographie des flux de déplacements

Déplacements inter zones

Flux tous modes tous motifs, dans les deux sens
Déplacements des personnes de 11 ans et plus
Les flux de moins de 10.000 déplacements n'apparaissent pas



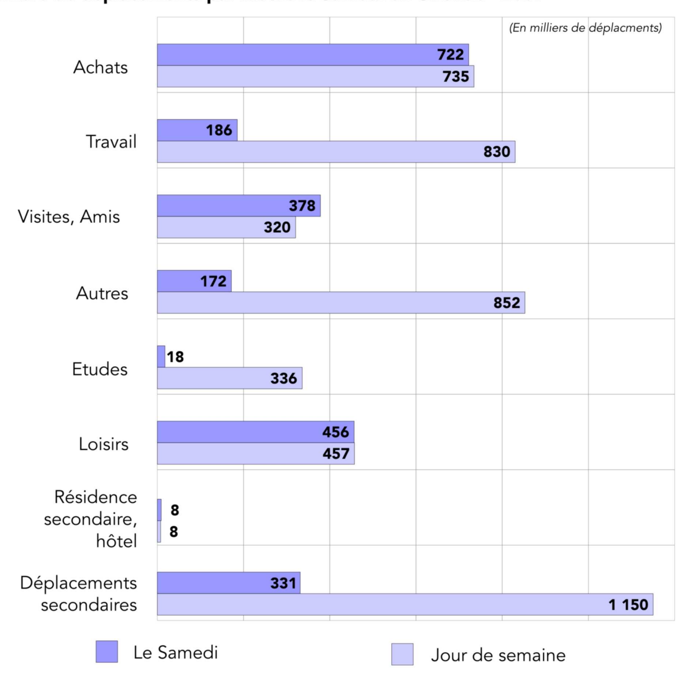


5 I Les déplacements du samedi

5 | Les déplacements du samedi

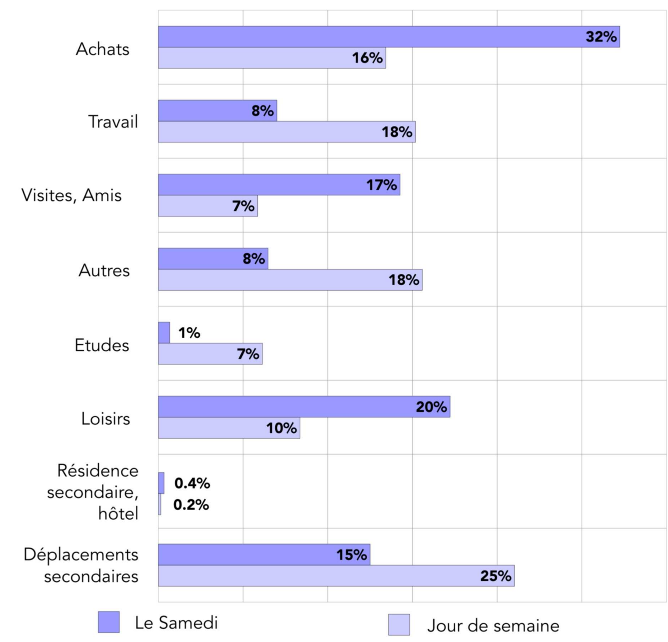
Les résultats qui suivent ne concernent que la population des personnes de 16 ans et plus qui est la seule à avoir répondu à cette partie de l'enquête.
Il faut plutôt lire à travers ces résultats les grandes tendances pour les déplacements du samedi, plutôt que les valeurs obtenues, car ceux-ci ne sont pas renseignés de manière aussi précise que les déplacements de semaine.

Nombre de déplacements par motifs le Samedi en Gironde - 2009



Sources : EMD EGT 2009 - Mobilité des personnes de plus de 16 ans

Répartition des motifs de déplacement du Samedi en Gironde - 2009



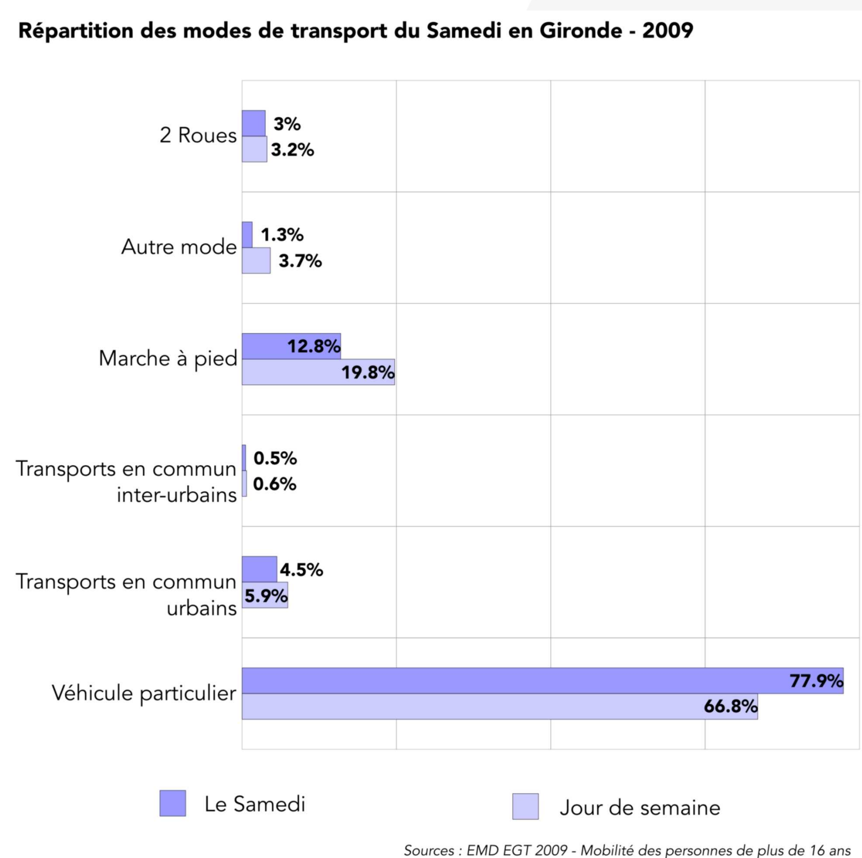
Sources : EMD EGT 2009 - Mobilité des personnes de plus de 16 ans

5 I Les déplacements du samedi

La « hiérarchie » des motifs de déplacements du samedi est sensiblement différente de celle des déplacements de semaine :

- les déplacements secondaires (c'est à dire les déplacements non liés au domicile de la personne enquêtée) et les déplacements pour motif travail voient leur nombre considérablement diminuer. La moindre importance des déplacements secondaires le samedi montre encore la complexité des déplacements de semaine structurée notamment autour du travail et de l'accompagnement des enfants.

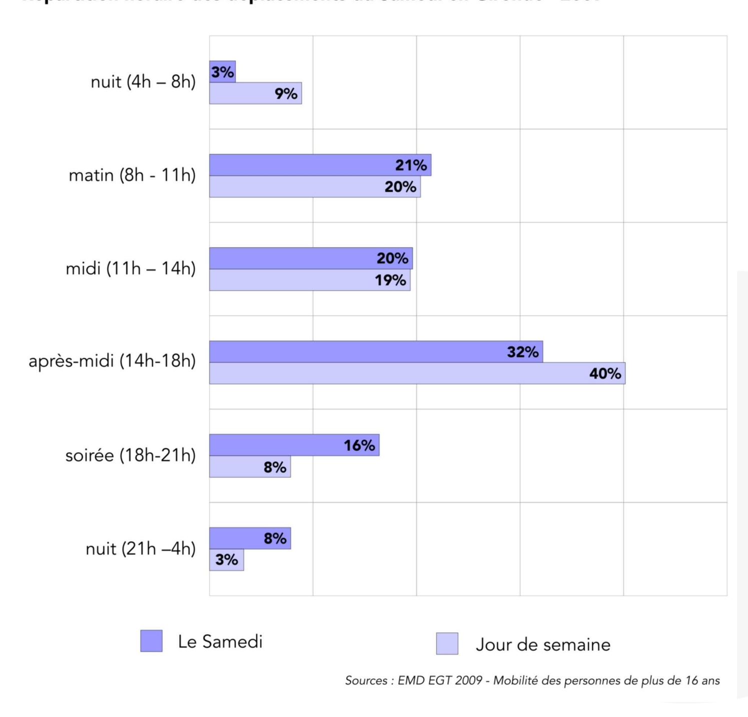
- les déplacements pour motifs achats sont les plus importants le samedi suivis par les déplacements pour loisirs et pour visites. Il convient de remarquer que ces déplacements sont en volume tout aussi nombreux le samedi qu'en semaine.



Sources : EMD EGT 2009 - Mobilité des personnes de plus de 16 ans

La part des déplacements réalisés en voiture est encore plus importante le samedi que la semaine. La voiture assoit sa dominance au détriment de tous les autres modes qui voient leur part respective diminuer notamment la marche dont la part chute sensiblement.

5 I Les déplacements du samedi



La part des déplacements réalisés le samedi, entre 8 et 14 heures, est quasiment la même qu'en semaine. En revanche, les déplacements de l'après-midi (14h-18h) sont un peu moins représentés au profit des déplacements de soirée (18h-21h) et de la nuit (21h-4h) liés aux sorties et visites. A l'inverse, le samedi, les déplacements du « petit matin » sont moins présents qu'en semaine où les déplacements pour motifs travail sont beaucoup plus nombreux.



6 I Fiches de synthèse par territoire

Secteur : CUB

Fiche de synthèse

Secteur : C.U.B.

Caractéristiques socio-démographiques

Source Insee - RRP 2006



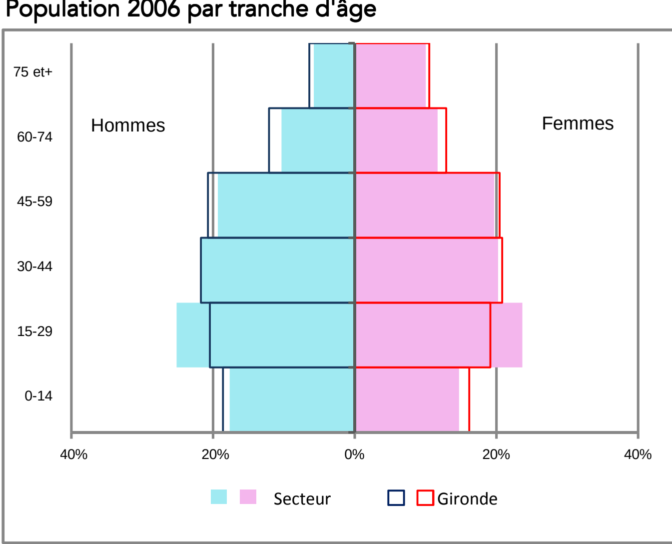
Population municipale 2006 et part dans la Gironde

Secteur :	702 522	50,4%

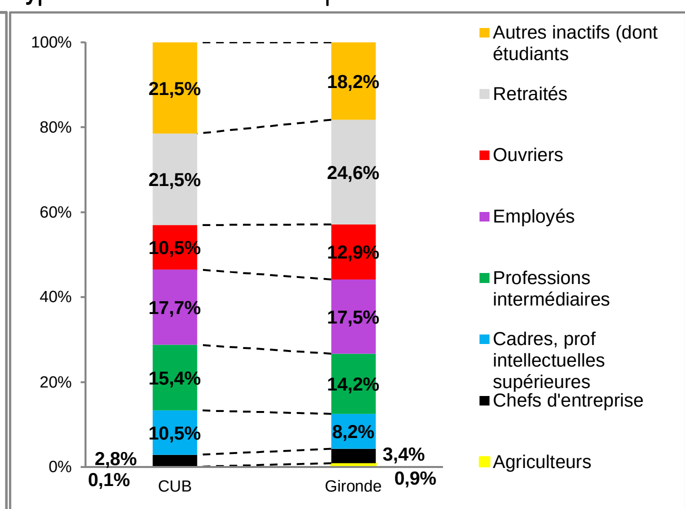
Nombre de ménages et taille moyenne

Secteur :	329 570	2,17 pers / ménage
Gironde :	612 012	2,31 pers / ménage

Population 2006 par tranche d'âge



Type d'activité des 15 ans et plus



Nombre d'actifs (15 - 64 ans) et part en Gironde

Secteur :	337 445	50,9%

Part des actifs travaillant à domicile

Secteur :	6,6%
Gironde :	7,9%

Nombre d'emplois et part en Gironde

Secteur :	373 479	62,3%

Taux d'emploi (*)

Secteur :	1,11
Gironde :	0,90

Motorisation et possession du permis de conduire

Source : EMD / EGT 2009

Nombre moyen de voitures à disposition des ménages

Secteur :	1,2
Gironde :	1,4

Part des personnes (18 ans et plus) possédant le permis de conduire

Secteur :	84,3%
Gironde :	86,8%

(*) Rapport entre le nombre d'emplois et la population en âge de travailler (15-64ans) du secteur.

Secteur : C.U.B.

Caractéristiques des déplacements quotidiens
des personnes de 11 ans et plus

Source : EMD / EGT 2009

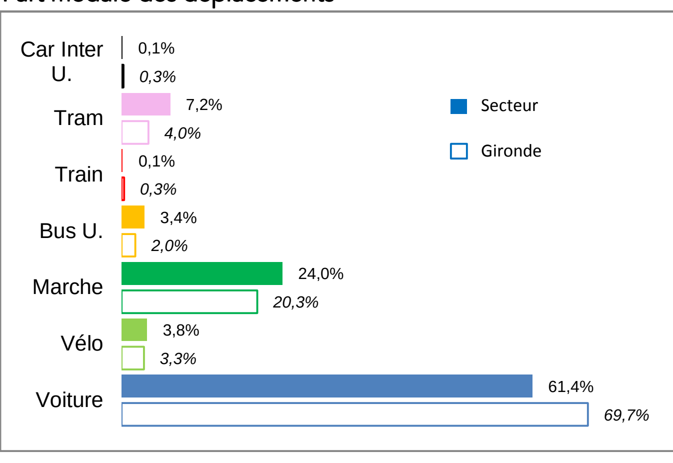
Nombre de déplacements par jour et par personne
Secteur : 3,93
Gironde : 3,92

Part des personnes qui ne se sont pas déplacées de la journée
Secteur : 11%
Gironde : 11%

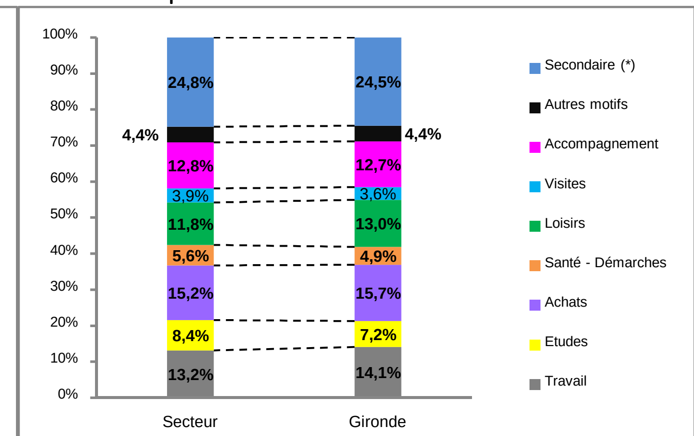
Nombre total de déplacements quotidiens des habitants du secteur
Secteur : 2 373 426

Part dans l'ensemble des déplacements des habitants du département
50,6%

Part modale des déplacements



Motifs des déplacements



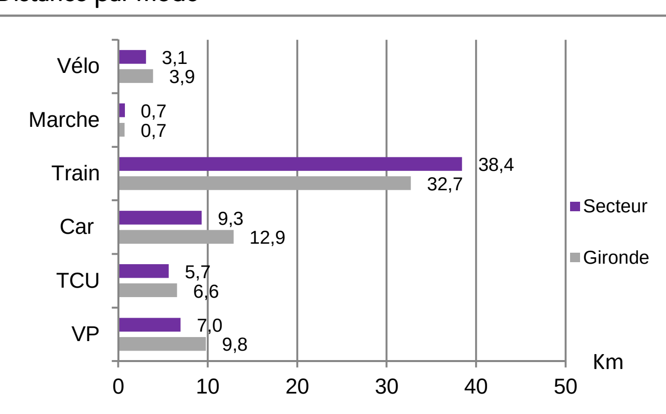
Distance moyenne parcourue par déplacement
Secteur : 5,2 Km
Gironde : 7,7 Km

Durée moyenne d'un déplacement
Secteur : 20 mn
Gironde : 19 mn

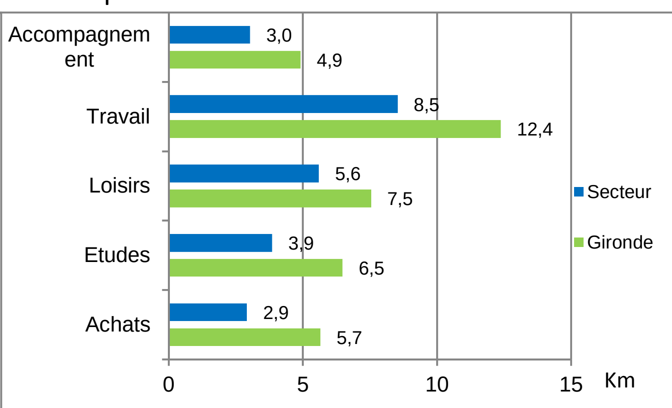
Distance moyenne parcourue par habitant par jour
Secteur : 20 Km
Gironde : 30 Km

Temps moyen quotidien par habitant consacré aux déplacements
Secteur : 78 mn
Gironde : 75 mn

Distance par mode



Distance par motif



Répartition du nombre de déplacements par mode et par distance

	≤1 Km	1> Km ≤2	2> Km ≤5	5> Km ≤10	> 10 km
Bicyclette	2,2%	8,3%	6,2%	2,0%	0,7%
Marche à pied	78,0%	20,7%	3,4%	0,6%	0,0%
TCU + train + Car	0,6%	3,9%	15,9%	18,6%	7,3%
VP	18,5%	65,8%	71,8%	75,7%	88,6%
Autre	0,7%	1,3%	2,7%	3,1%	3,4%

(*) déplacement secondaire : sans lien avec le domicile

Secteur : Agglomération
Fiche de synthèse

Secteur : Agglomération

Caractéristiques socio-démographiques

Source Insee - RRP 2006



Population municipale 2006 et part dans la Gironde

Secteur :	887 536	63,7%

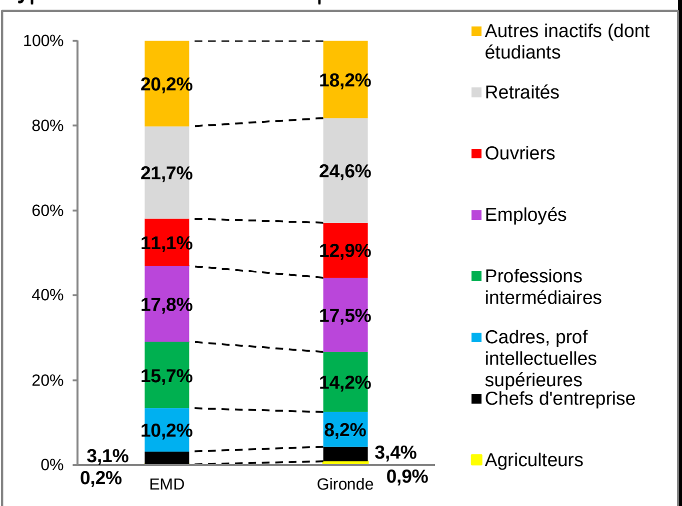
Nombre de ménages et taille moyenne

Secteur :	399 126	2,26 pers / ménage
Gironde :	612 012	2,31 pers / ménage

Population 2006 par tranche d'âge

75 et+
60-74
45-59
30-44
15-29
0-14
Hommes
Femmes
40% 20% 0% 20% 40%
Secteur Gironde

Type d'activité des 15 ans et plus



Nombre d'actifs (15 - 64 ans) et part en Gironde

Secteur :	430 425	64,9%

Part des actifs travaillant à domicile

Secteur :	7,0%
Gironde :	7,9%

Nombre d'emplois et part en Gironde

Secteur :	430 859	71,9%

Taux d'emploi (*)

Secteur :	1,00
Gironde :	0,90

Motorisation et possession du permis de conduire

Source : EMD / EGT 2009

Nombre moyen de voitures à disposition des ménages

Secteur :	1,3
Gironde :	1,4

Part des personnes (18 ans et plus) possédant le permis de conduire

Secteur :	85,8%
Gironde :	86,8%

(*) Rapport entre le nombre d'emplois et la population en âge de travailler (15-64ans) du secteur.

Secteur : Agglomération

Caractéristiques des déplacements quotidiens
des personnes de 11 ans et plus

Source : EMD / EGT 2009

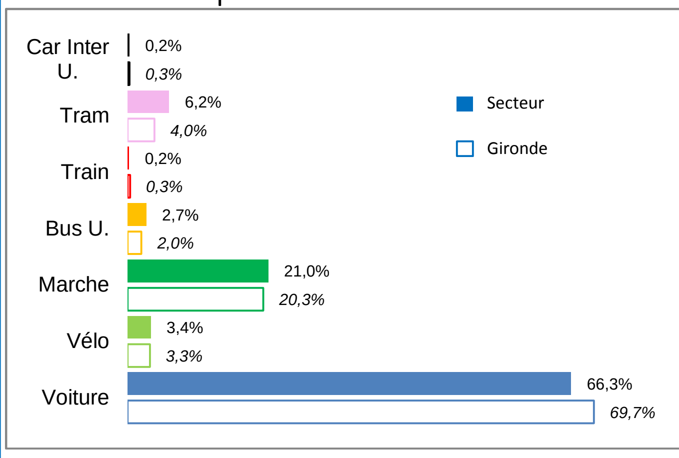
Nombre de déplacements par jour et par personne
Secteur : 3,96
Gironde : 3,92

Part des personnes qui ne se sont pas déplacées de la journée
Secteur : 11%
Gironde : 11%

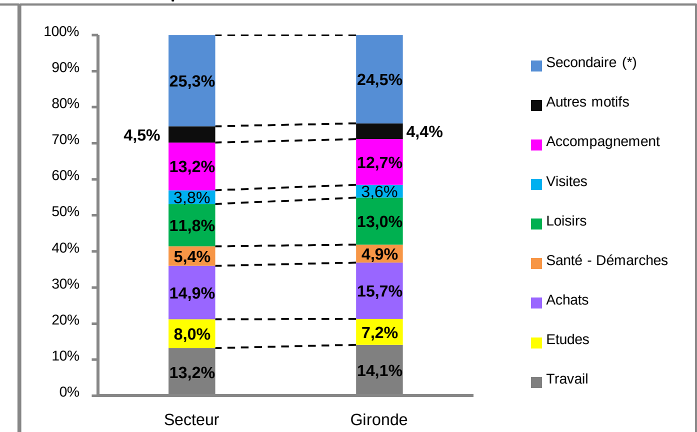
Nombre total de déplacements quotidiens des habitants du secteur
Secteur : 3 009 323

Part dans l'ensemble des déplacements des habitants du département
64,2%

Part modale des déplacements



Motifs des déplacements



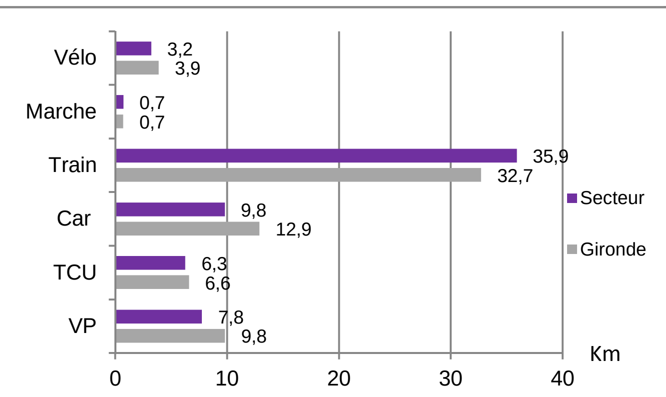
Distance moyenne parcourue par déplacement
Secteur : 6,0 Km
Gironde : 7,7 Km

Durée moyenne d'un déplacement
Secteur : 20 mn
Gironde : 19 mn

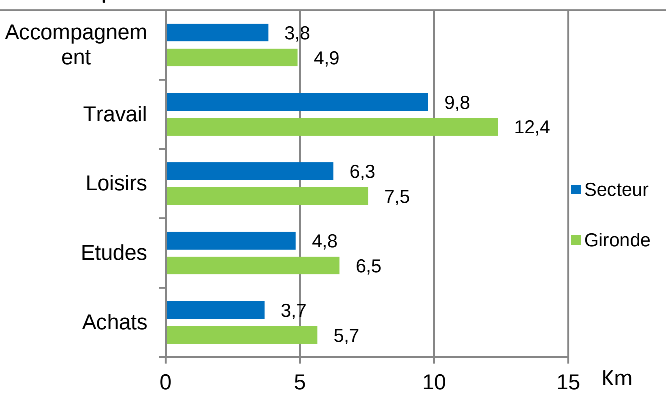
Distance moyenne parcourue par habitant par jour
Secteur : 24 Km
Gironde : 30 Km

Temps moyen quotidien par habitant consacré aux déplacements
Secteur : 78 mn
Gironde : 75 mn

Distance par mode



Distance par motif



Répartition du nombre de déplacements par mode et par distance

	≤1 Km	1> Km ≤2	2> Km ≤5	5> Km ≤10	> 10 km
Bicyclette	2,0%	7,5%	5,7%	1,8%	0,5%
Marche à pied	79,2%	16,4%	2,9%	0,4%	0,0%
TCU + train + Car	0,6%	2,9%	13,0%	14,3%	7,3%
VP	17,6%	71,9%	75,7%	79,8%	88,9%
Autre	0,6%	1,3%	2,7%	3,6%	3,3%

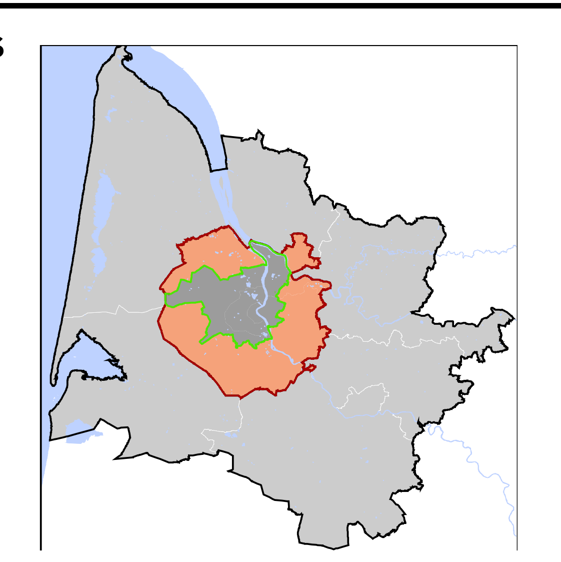
(*) déplacement secondaire : sans lien avec le domicile

Secteur : Agglomération hors CUB
Fiche de synthèse

Secteur : Agglomération hors CUB

Caractéristiques socio-démographiques

Source Insee - RRP 2006



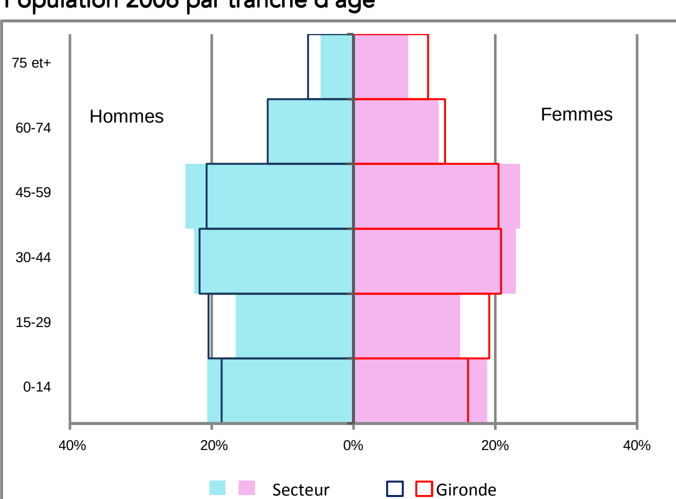
Population municipale 2006 et part dans la Gironde

Secteur :	185 014	13,3%

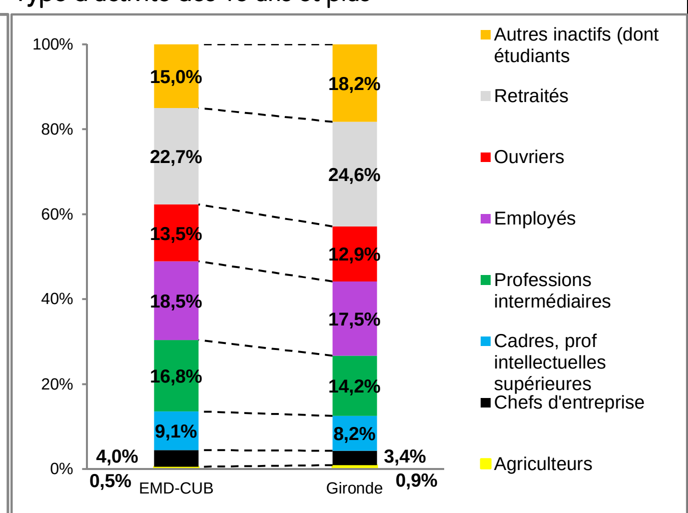
Nombre de ménages et taille moyenne

Secteur :	69 556	2,67 pers / ménage
Gironde :	612 012	2,31 pers / ménage

Population 2006 par tranche d'âge



Type d'activité des 15 ans et plus



Nombre d'actifs (15 - 64 ans) et part en Gironde

Secteur :	92 980	14,0%

Part des actifs travaillant à domicile

Secteur :	8,4%
Gironde :	7,9%

Nombre d'emplois et part en Gironde

Secteur :	57 380	9,6%

Taux d'emploi (*)

Secteur :	0,62
Gironde :	0,90

Motorisation et possession du permis de conduire

Source : EMD / EGT 2009

Nombre moyen de voitures à disposition des ménages

Secteur :	1,8
Gironde :	1,4

Part des personnes (18 ans et plus) possédant le permis de conduire

Secteur :	91,7%
Gironde :	86,8%

(*) Rapport entre le nombre d'emplois et la population en âge de travailler (15-64ans) du secteur.

Secteur : Agglomération hors CUB

Caractéristiques des déplacements quotidiens

des personnes de 11 ans et plus

Source : EMD / EGT 2009

Nombre de déplacements par jour et par personne

Secteur : 4,09
Gironde : 3,92

Part des personnes qui ne se sont pas déplacées de la journée

Secteur : 11%
Gironde : 11%

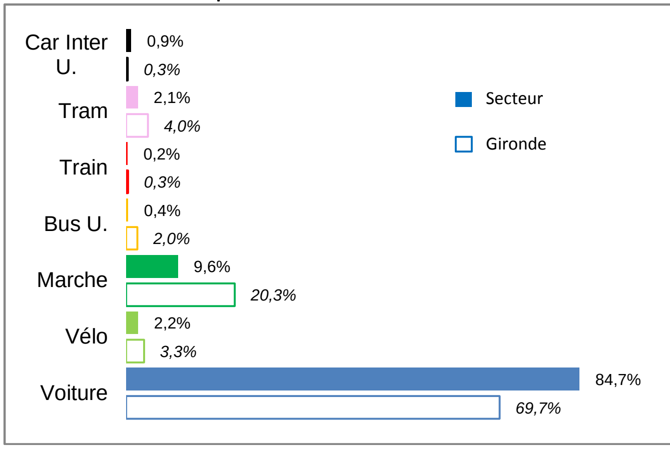
Nombre total de déplacements quotidiens des habitants du secteur

Secteur : 635 897

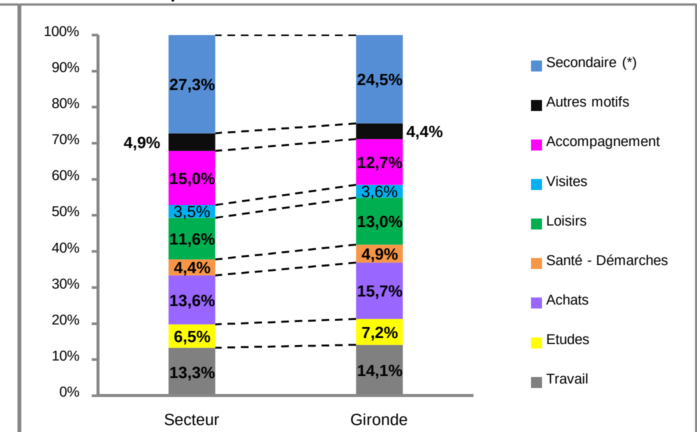
Part dans l'ensemble des déplacements des habitants du département

13,6%

Part modale des déplacements



Motifs des déplacements



Distance moyenne parcourue par déplacement

Secteur : 9,0 Km
Gironde : 7,7 Km

Durée moyenne d'un déplacement

Secteur : 19 mn
Gironde : 19 mn

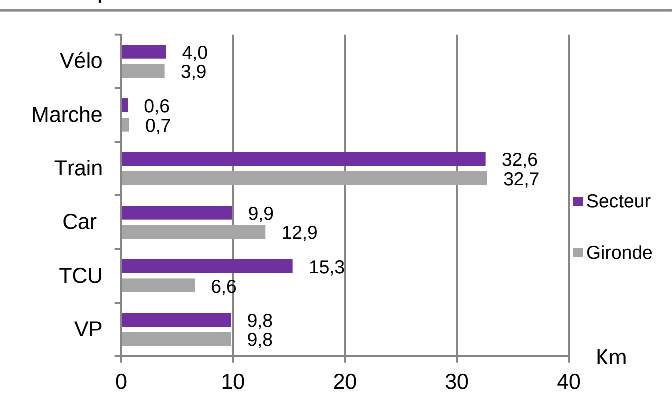
Distance moyenne parcourue par habitant par jour

Secteur : 37 Km
Gironde : 30 Km

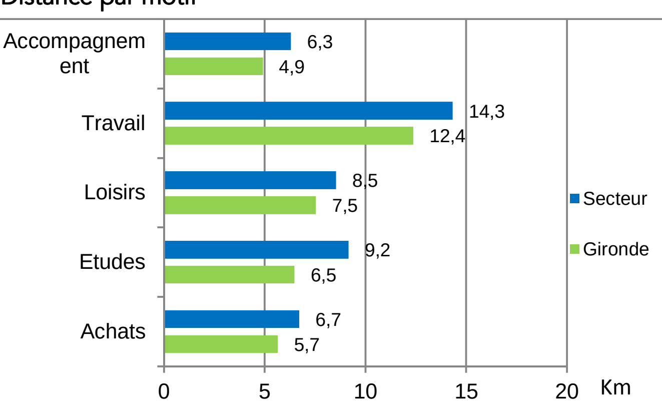
Temps moyen quotidien par habitant consacré aux déplacements

Secteur : 77 mn
Gironde : 75 mn

Distance par mode



Distance par motif



Répartition du nombre de déplacements par mode et par distance

	≤1 Km	1> Km ≤2	2> Km ≤5	5> Km ≤10	> 10 km
Bicyclette	0,0%	5,7%	3,4%	1,4%	0,2%
Marche à pied	89,2%	5,7%	0,8%	0,1%	0,0%
TCU + train + Car	0,0%	0,4%	1,5%	3,7%	7,4%
VP	10,7%	87,1%	91,6%	90,0%	89,2%
Autre	0,1%	1,2%	2,8%	4,8%	3,1%

(*) déplacement secondaire : sans lien avec le domicile

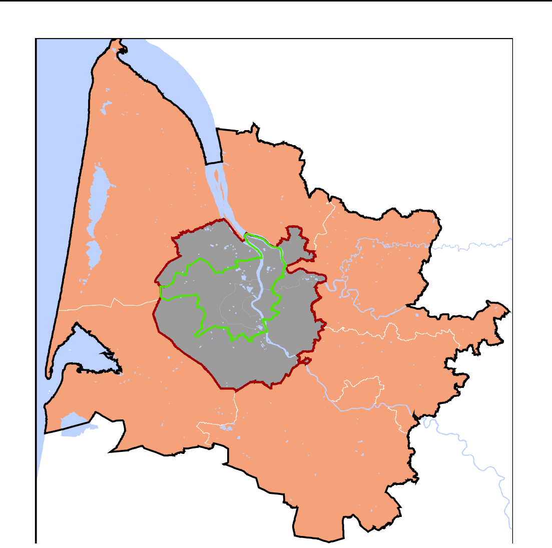
Secteur : Hors agglomération

Fiche de synthèse

Secteur : Hors agglomération

Caractéristiques socio-démographiques

Source Insee - RRP 2006



Population municipale 2006 et part dans la Gironde

Secteur :	506 217	36,3%

Nombre de ménages et taille moyenne

Secteur :	212 886	2,39 pers / ménage
Gironde :	612 012	2,31 pers / ménage

Population 2006 par tranche d'âge

75 et+
60-74
45-59
30-44
15-29
0-14

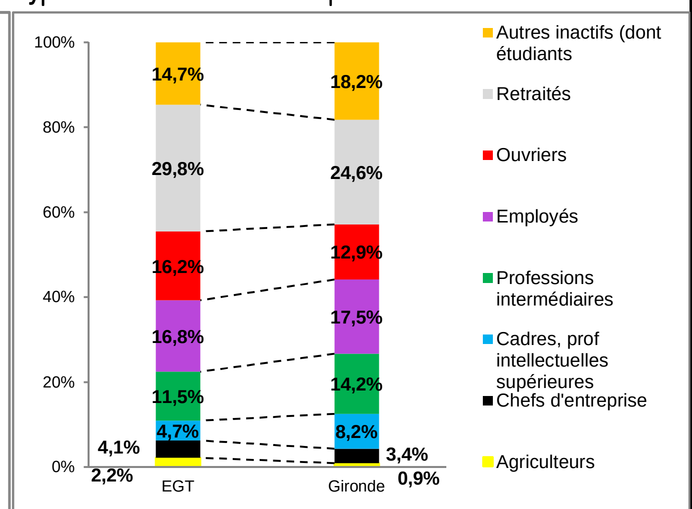
Hommes

Femmes

40% 20% 0% 20% 40%

Secteur Gironde

Type d'activité des 15 ans et plus



Nombre d'actifs (15 - 64 ans) et part en Gironde

Secteur :	232 798	35,1%

Part des actifs travaillant à domicile

Secteur :	9,5%
Gironde :	7,9%

Nombre d'emplois et part en Gironde

Secteur :	168 181	28,1%

Taux d'emploi (*)

Secteur :	0,72
Gironde :	0,90

Motorisation et possession du permis de conduire

Source : EMD / EGT 2009

Nombre moyen de voitures à disposition des ménages

Secteur :	1,6
Gironde :	1,4

Part des personnes (18 ans et plus) possédant le permis de conduire

Secteur :	88,6%
Gironde :	86,8%

(*) Rapport entre le nombre d'emplois et la population en âge de travailler (15-64ans) du secteur.

Secteur : Hors agglomération

Caractéristiques des déplacements quotidiens
des personnes de 11 ans et plus

Source : EMD / EGT 2009

Nombre de déplacements par jour et par personne

Secteur : 3,84
Gironde : 3,92

Part des personnes qui ne se sont pas déplacées de la journée

Secteur : 12%
Gironde : 11%

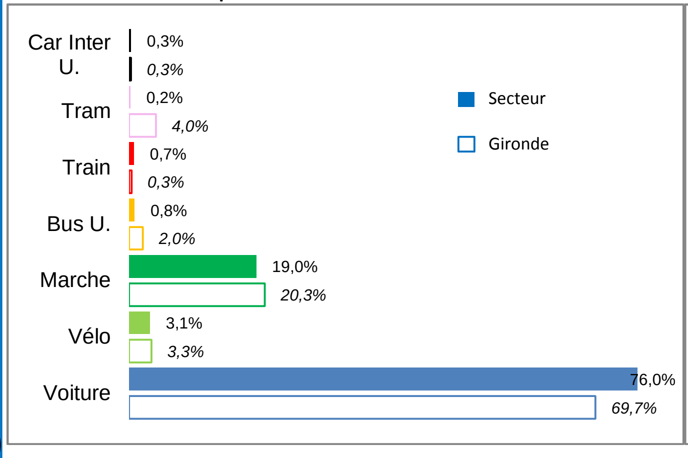
Nombre total de déplacements quotidiens des habitants du secteur

Secteur : 1 680 320

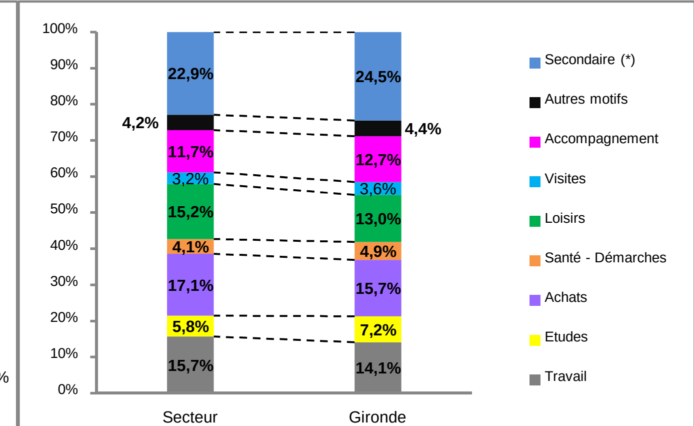
Part dans l'ensemble des déplacements des habitants du département

35,8%

Part modale des déplacements



Motifs des déplacements



Distance moyenne parcourue par déplacement

Secteur : 10,6 Km
Gironde : 7,7 Km

Durée moyenne d'un déplacement

Secteur : 18 mn
Gironde : 19 mn

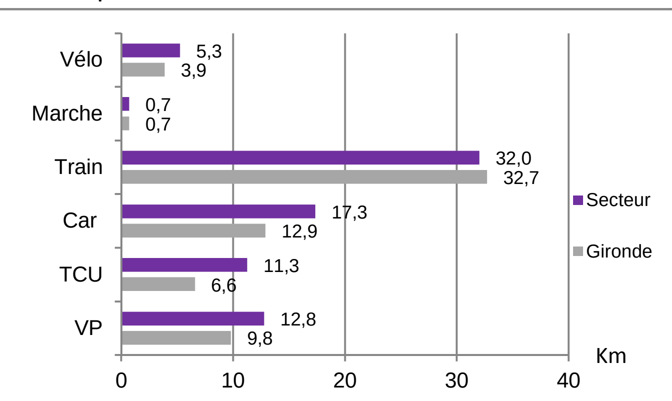
Distance moyenne parcourue par habitant par jour

Secteur : 41 Km
Gironde : 30 Km

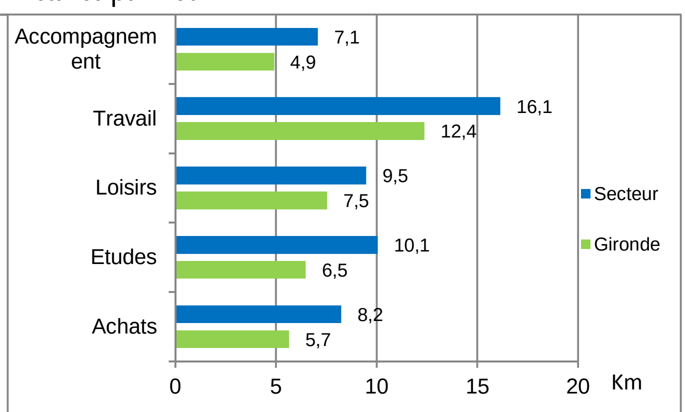
Temps moyen quotidien par habitant consacré aux déplacements

Secteur : 69 mn
Gironde : 75 mn

Distance par mode



Distance par motif



Répartition du nombre de déplacements par mode et par distance

	≤1 Km	1> Km ≤2	2> Km ≤5	5> Km ≤10	> 10 km
Bicyclette	0,1%	3,6%	7,5%	3,1%	0,8%
Marche à pied	95,7%	15,4%	2,7%	0,4%	0,0%
TCU + train + Car	0,2%	1,1%	1,1%	1,4%	3,6%
VP	4,0%	77,1%	86,2%	91,1%	91,5%
Autre	0,0%	2,9%	2,5%	4,0%	4,0%

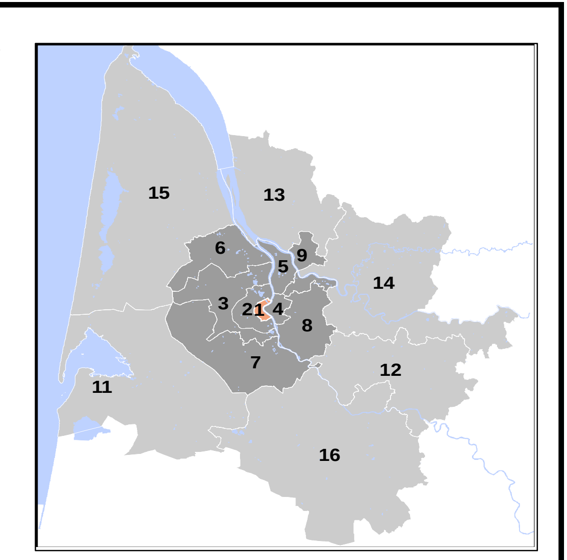
(*) déplacement secondaire : sans lien avec le domicile

Secteur : Hypercentre métropolitain
Fiche de synthèse

Secteur : Hypercentre métropolitain

Caractéristiques socio-démographiques

Source Insee - RRP 2006



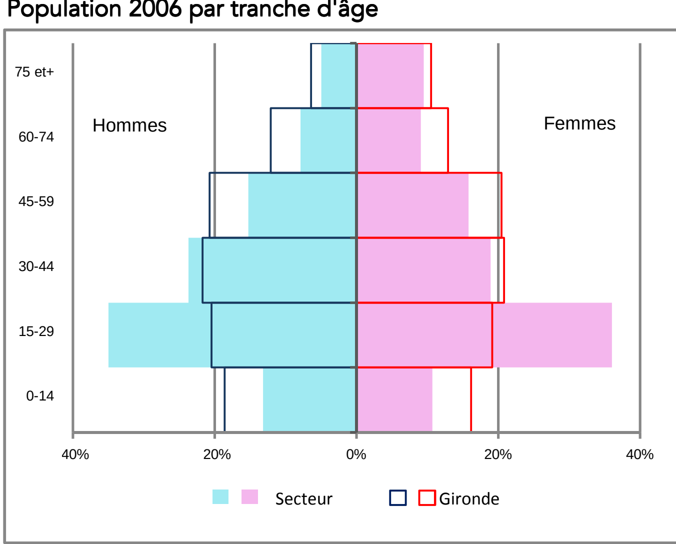
Population municipale 2006 et part dans la Gironde

Secteur : 152 604 10,9%

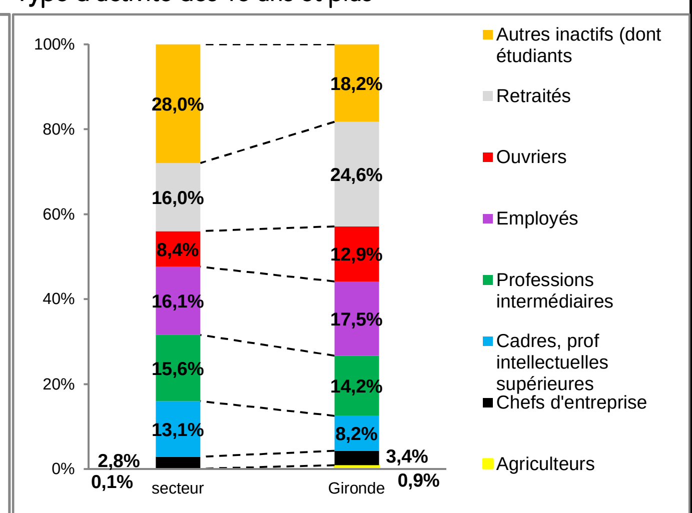
Nombre de ménages et taille moyenne

Secteur : 88 613 1,83 pers / ménage
Gironde : 612 012 2,31 pers / ménage

Population 2006 par tranche d'âge



Type d'activité des 15 ans et plus



Nombre d'actifs (15 - 64 ans) et part en Gironde

Secteur : 75 664 11,4%

Part des actifs travaillant à domicile

Secteur : 6,5%
Gironde : 7,9%

Nombre d'emplois et part en Gironde

Secteur : 108 381 18,1%

Taux d'emploi (*)

Secteur : 1,43
Gironde : 0,90

Motorisation et possession du permis de conduire

Source : EMD / EGT 2009

Nombre moyen de voitures à disposition des ménages

Secteur : 0,8
Gironde : 1,4

Part des personnes (18 ans et plus) possédant le permis de conduire

Secteur : 79,3%
Gironde : 86,8%

(*) Rapport entre le nombre d'emplois et la population en âge de travailler (15-64ans) du secteur.

Secteur : Hypercentre métropolitain

Caractéristiques des déplacements quotidiens

des personnes de 11 ans et plus

Source : EMD / EGT 2009

Nombre de déplacements par jour et par personne

Secteur : 3,95
Gironde : 3,92

Part des personnes qui ne se sont pas déplacées de la journée

Secteur : 10%
Gironde : 11%

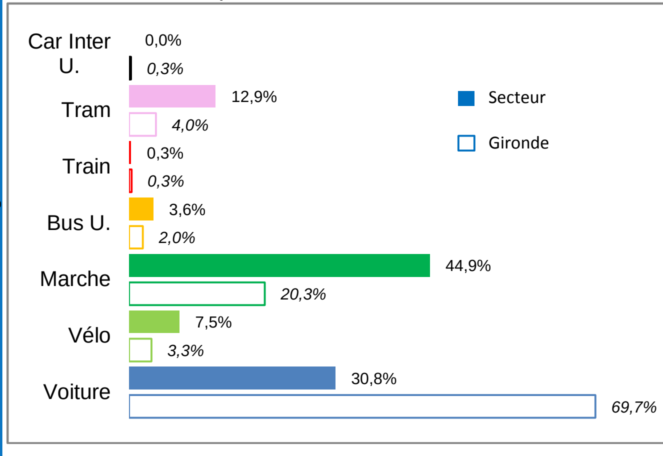
Nombre total de déplacements quotidiens des habitants du secteur

Secteur : 524 056

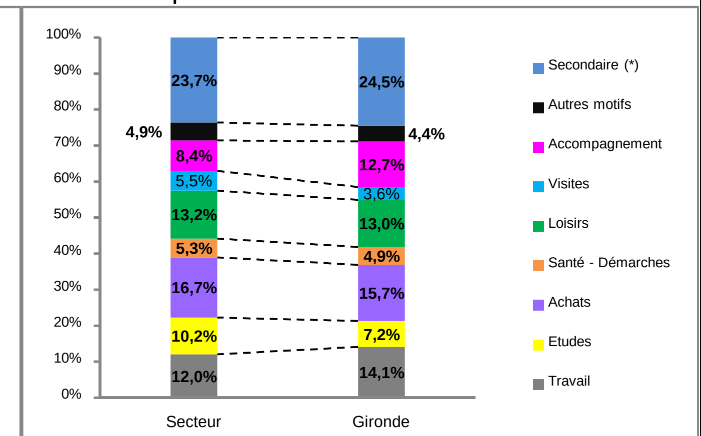
Part dans l'ensemble des déplacements des habitants du département

11,2%

Part modale des déplacements



Motifs des déplacements



Distance moyenne parcourue par déplacement

Secteur : 3,6 Km
Gironde : 7,7 Km

Durée moyenne d'un déplacement

Secteur : 21 mn
Gironde : 19 mn

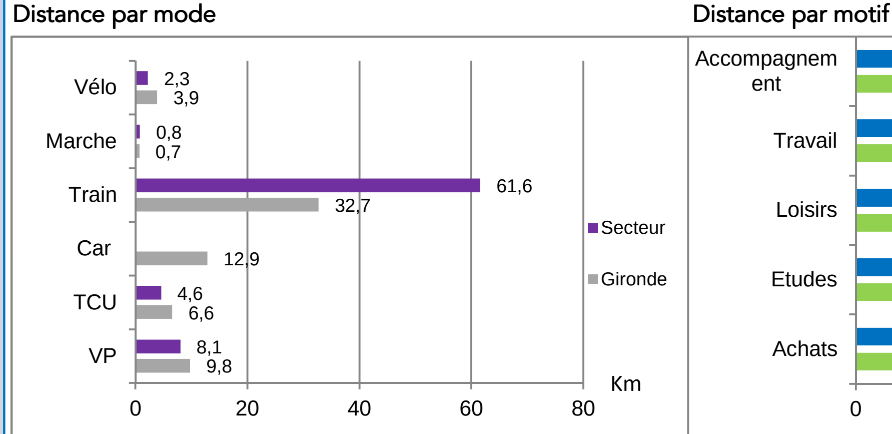
Distance moyenne parcourue par habitant par jour

Secteur : 14 Km
Gironde : 30 Km

Temps moyen quotidien par habitant consacré aux déplacements

Secteur : 84 mn
Gironde : 75 mn

Distance par mode



Distance par motif

Accompagnement
2,1
4,9
Travail
6,5
12,4
Loisirs
4,1
7,5
Etudes
2,3
6,5
Achats
1,5
5,7
Secteur
Gironde
0
5
10
15
Km

Répartition du nombre de déplacements par mode et par distance

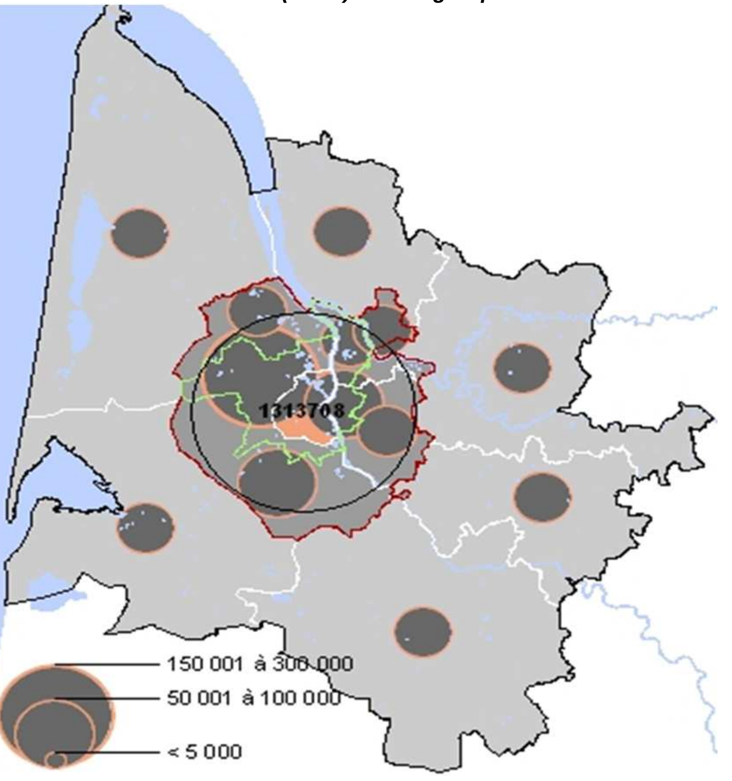
	≤1 Km	1> Km ≤2	2> Km ≤5	5> Km ≤10	> 10 km
Bicyclette	3,5%	17,4%	14,0%	3,6%	0,7%
Marche à pied	92,4%	40,6%	8,2%	2,3%	0,0%
TCU + train + Car	0,3%	8,8%	32,1%	32,9%	8,5%
VP	3,5%	32,1%	43,0%	56,6%	88,3%
Autre	0,2%	1,2%	2,7%	4,7%	2,5%

(*) déplacement secondaire : sans lien avec le domicile

Secteur : Hypercentre métropolitain

Géographie des déplacements(*) en lien avec le secteur

Attention les déplacements ayant pour origine ou destination les 2 secteurs intra rocade (1 et 2) sont regroupés sur la carte



(*) déplacements de l'ensemble des habitants de la Gironde

Nombre total de déplacements* en lien avec le secteur : 881 993
dont :

internes :		
	Volume	406 110
	%	46,0%
avec la CUB :		
	Volume	391 394
	%	44,4%
avec l'agglomération hors CUB		
	Volume	41 887
	%	4,7%
avec le hors agglomération		
	Volume	42 602
	%	4,8%

Synthèse des caractéristiques du secteur :

- Une population plus jeune avec une représentation très marquée des « 15-29 ans » ;

- une forte proportion d'étudiants et une moindre représentation des retraités ;

- une taille des ménages plus petite ;

- le plus faible taux de motorisation des ménages du département (0,8 véhicule par ménage) et un taux de possession du permis de conduire inférieur à la moyenne ;

- des habitants qui utilisent majoritairement les modes actifs dans leurs déplacements quotidiens (45% des déplacements) ;

- la part modale de la voiture particulière la plus faible du département (31%) ;

- un recours plus important qu'ailleurs aux TC (17% des déplacements) ;

- des distances parcourues tous modes, tous motifs en général inférieures à celles observées sur l'agglomération pour des temps moyens de déplacements supérieurs, ce qui peut s'expliquer par la pratique des modes actifs, le recours plus marqué aux TC et la congestion du trafic automobile ;

- une utilisation de la VP pour les déplacements de 2 à 5 km encore trop importante (43% de ces déplacements réalisés en voiture), de même que, dans une moindre mesure, pour les déplacements de 1 à 2km (32% de ces déplacements réalisés en voiture) ;

- une représentation moins importante des déplacements pour le motif accompagnement ;

- un secteur fortement générateur de déplacements (près de 900 000 par jour) ;

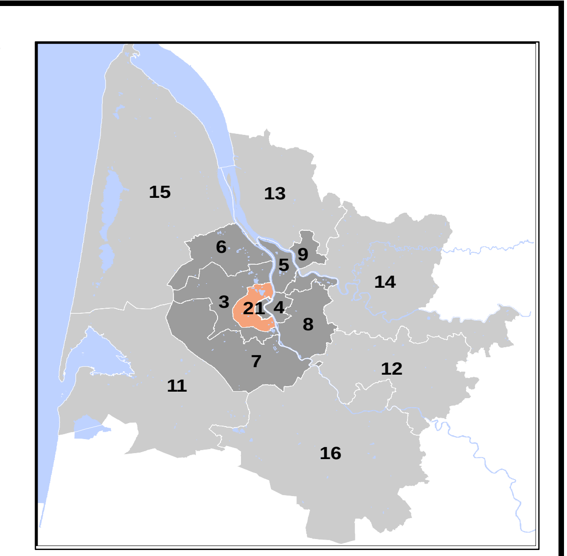
Secteur : Entre boulevards et rocade

Fiche de synthèse

Secteur : Entre boulevards et rocade

Caractéristiques socio-démographiques

Source Insee - RRP 2006



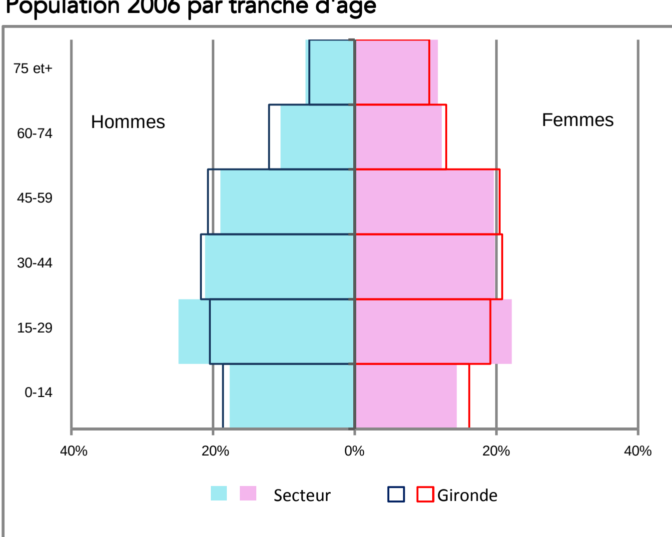
Population municipale 2006 et part dans la Gironde

Secteur :	277 386	19,9%

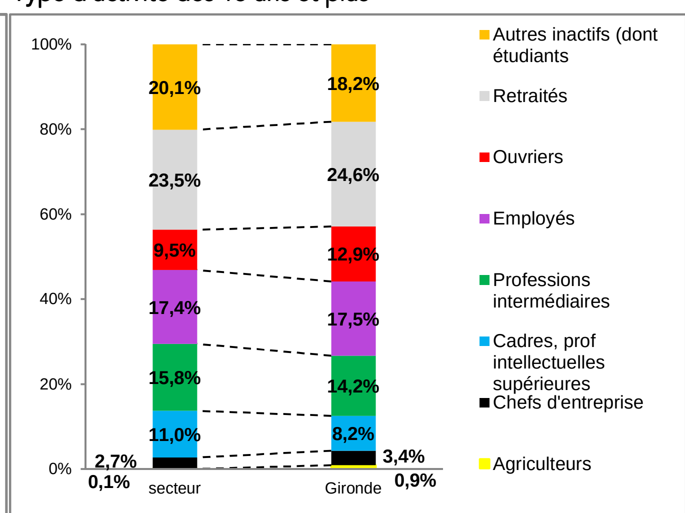
Nombre de ménages et taille moyenne

Secteur :	132 234	2,13 pers / ménage
Gironde :	612 012	2,31 pers / ménage

Population 2006 par tranche d'âge



Type d'activité des 15 ans et plus



Nombre d'actifs (15 - 64 ans) et part en Gironde

Secteur :	131 710	19,9%

Nombre d'emplois et part en Gironde

Secteur :	117 858	19,7%

Part des actifs travaillant à domicile

Secteur :	6,8%
Gironde :	7,9%

Taux d'emploi (*)

Secteur :	0,89
Gironde :	0,90

Motorisation et possession du permis de conduire

Source : EMD / EGT 2009

Nombre moyen de voitures à disposition des ménages

Secteur :	1,3
Gironde :	1,4

Part des personnes (18 ans et plus) possédant le permis de conduire

Secteur :	86,3%
Gironde :	86,8%

(*) Rapport entre le nombre d'emplois et la population en âge de travailler (15-64ans) du secteur.

Secteur : Entre boulevards et rocade

Caractéristiques des déplacements quotidiens
des personnes de 11 ans et plus

Source : EMD / EGT 2009

Nombre de déplacements par jour et par personne

Secteur : 3,87
Gironde : 3,92

Part des personnes qui ne se sont pas déplacées de la journée

Secteur : 11%
Gironde : 11%

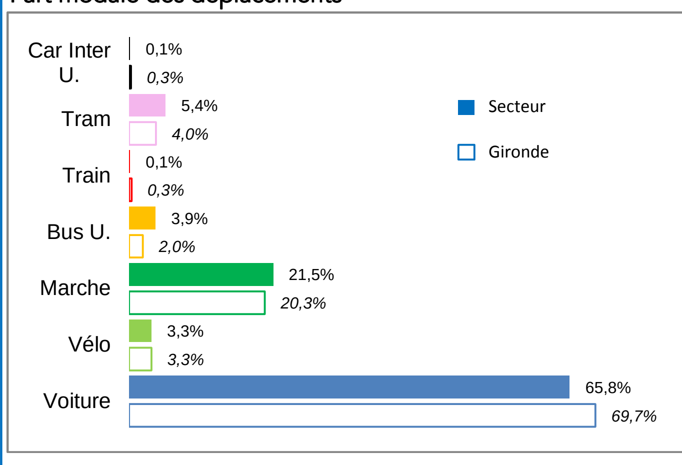
Nombre total de déplacements quotidiens des habitants du secteur

Secteur : 934 157

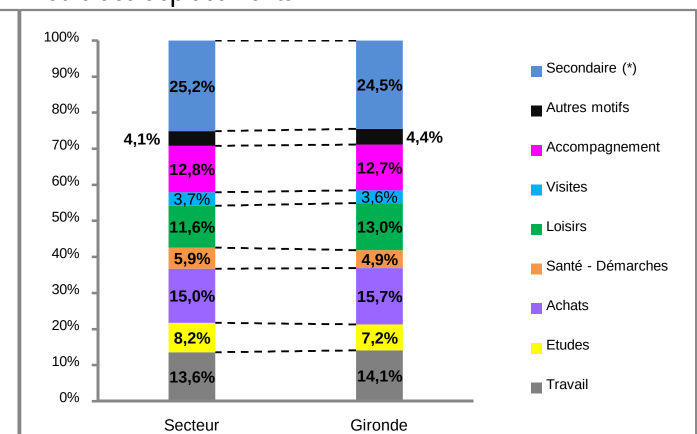
Part dans l'ensemble des déplacements des habitants du département

19,9%

Part modale des déplacements



Motifs des déplacements



Distance moyenne parcourue par déplacement

Secteur : 4,8 Km
Gironde : 7,7 Km

Durée moyenne d'un déplacement

Secteur : 20 mn
Gironde : 19 mn

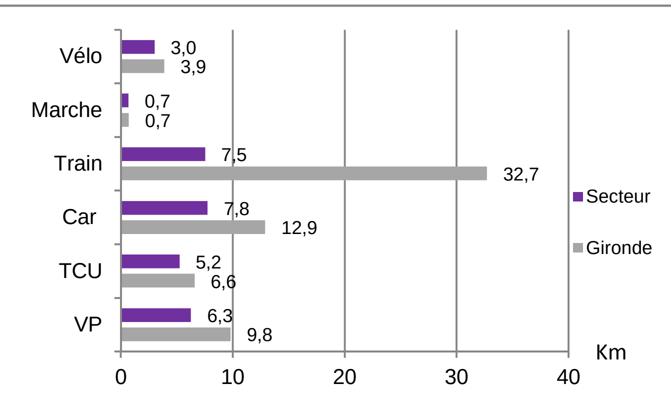
Distance moyenne parcourue par habitant par jour

Secteur : 19 Km
Gironde : 30 Km

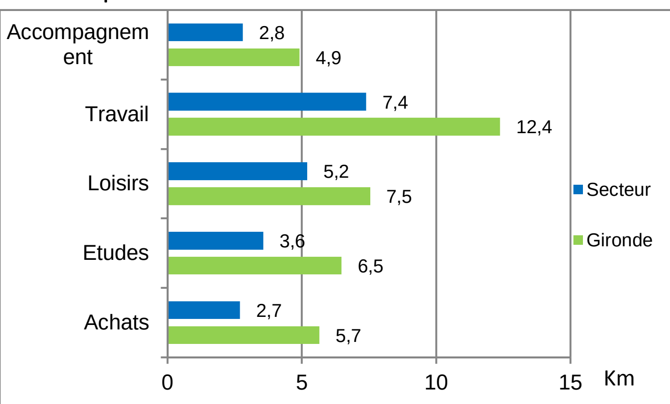
Temps moyen quotidien par habitant consacré aux déplacements

Secteur : 76 mn
Gironde : 75 mn

Distance par mode



Distance par motif



Répartition du nombre de déplacements par mode et par distance

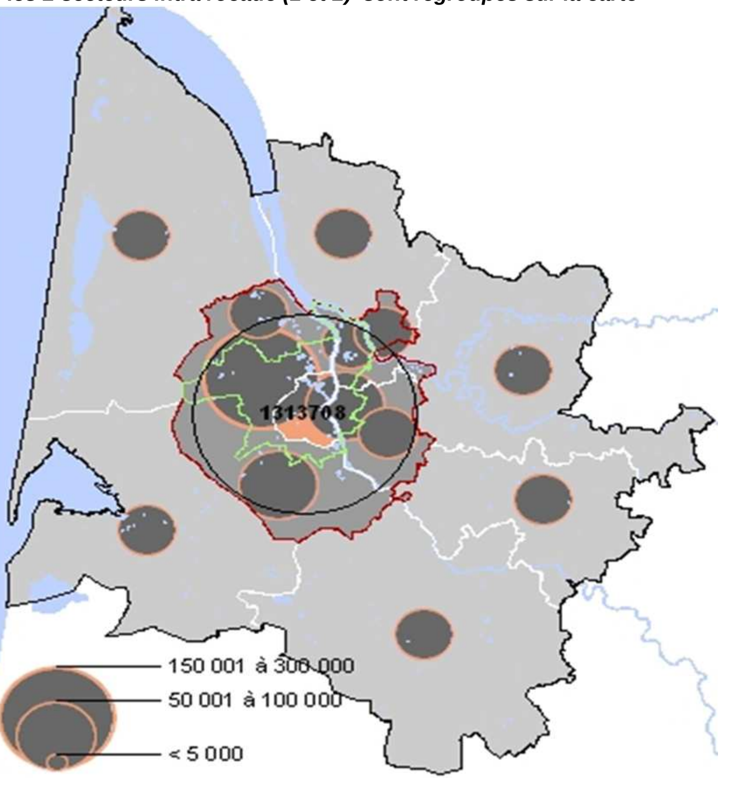
	≤1 Km	1> Km ≤2	2> Km ≤5	5> Km ≤10	> 10 km
Bicyclette	1,5%	6,5%	5,0%	2,3%	0,3%
Marche à pied	77,1%	17,9%	1,9%	0,4%	0,0%
TCU + train + Car	0,7%	1,8%	13,5%	17,6%	3,7%
VP	20,3%	72,8%	76,6%	76,7%	93,5%
Autre	0,4%	0,9%	2,9%	3,0%	2,5%

(*) déplacement secondaire : sans lien avec le domicile

Secteur : Entre boulevards et rocade

Géographie des déplacements(*) en lien avec le secteur

Attention les déplacements ayant pour origine ou destination les 2 secteurs intra rocade (1 et 2) sont regroupés sur la carte



(*) déplacements de l'ensemble des habitants de la Gironde

Nombre total de déplacements* en lien avec le secteur : 1 316 698

dont :

internes :		
	Volume	630 212
	%	47,9%
avec la CUB :		
	Volume	555 758
	%	42,2%
avec l'agglomération hors CUB		
	Volume	79 090
	%	6,0%
avec le hors agglomération		
	Volume	51 638
	%	3,9%

<u>Synthèse des caractéristiques du secteur :</u>

- Une population plus jeune que la population girondine avec une représentation plus marquée des « 15-29 ans » ;

- une mobilité des habitants du secteur identique à celle observée sur l'agglomération et globalement sur la Gironde (3,9 déplacements par jour et par habitant) ;

- une faible utilisation des TC au regard de l'offre importante : 9,3% des déplacements réalisés en TC ;

- un recours à la voiture exagéré pour des distances moyennes de déplacements tous motifs relativement faibles (4,8 kilomètres) ;

- globalement, une pratique des modes actifs insuffisante et un recours à ces modes qui pourrait, en particulier, être accru pour les déplacements de « 2 à 5 km » ;

- des pratiques modales globalement moins vertueuses qu'au sein de secteurs périphériques comme le Bassin d'Arcachon-Val de Leyre ou le Médoc ;

- le secteur le plus fortement générateur de déplacements du département (1,3 million de déplacements quotidiens) ;

- une part quasi équivalente entre les déplacements internes au secteur (48%) et les déplacements en lien avec le reste de la CUB (42%).

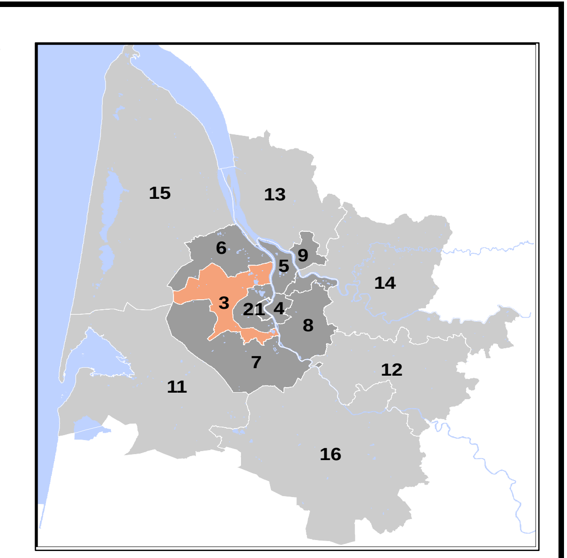
Secteur : Extra rocade rive gauche

Fiche de synthèse

Secteur : Extra rocade rive gauche

Caractéristiques socio-démographiques

Source Insee - RRP 2006



Population municipale 2006 et part dans la Gironde

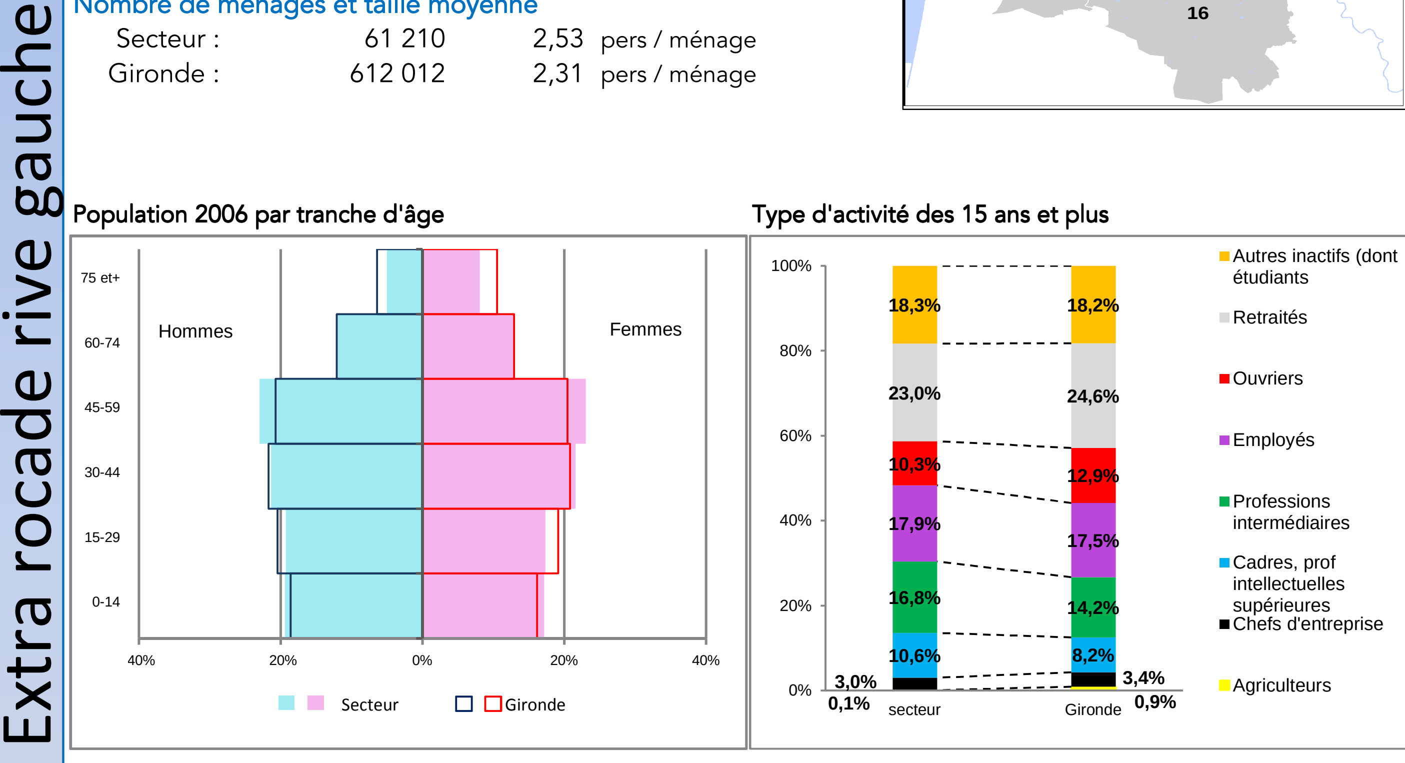
Secteur :	156 414	11,2%

Nombre de ménages et taille moyenne

Secteur :	61 210	2,53 pers / ménage
Gironde :	612 012	2,31 pers / ménage

Population 2006 par tranche d'âge

Type d'activité des 15 ans et plus



Nombre d'actifs (15 - 64 ans) et part en Gironde

Secteur :	75 436	11,4%

Part des actifs travaillant à domicile

Secteur :	8,4%
Gironde :	7,9%

Nombre d'emplois et part en Gironde

Secteur :	96 522	16,1%

Taux d'emploi (*)

Secteur :	1,28
Gironde :	0,90

Motorisation et possession du permis de conduire

Source : EMD / EGT 2009

Nombre moyen de voitures à disposition des ménages

Secteur :	1,6
Gironde :	1,4

Part des personnes (18 ans et plus) possédant le permis de conduire

Secteur :	89,9%
Gironde :	86,8%

(*) Rapport entre le nombre d'emplois et la population en âge de travailler (15-64ans) du secteur.

Secteur : Extra rocade rive gauche

Caractéristiques des déplacements quotidiens

des personnes de 11 ans et plus

Source : EMD / EGT 2009

Nombre de déplacements par jour et par personne

Secteur : 4,07
Gironde : 3,92

Part des personnes qui ne se sont pas déplacées de la journée

Secteur : 11%
Gironde : 11%

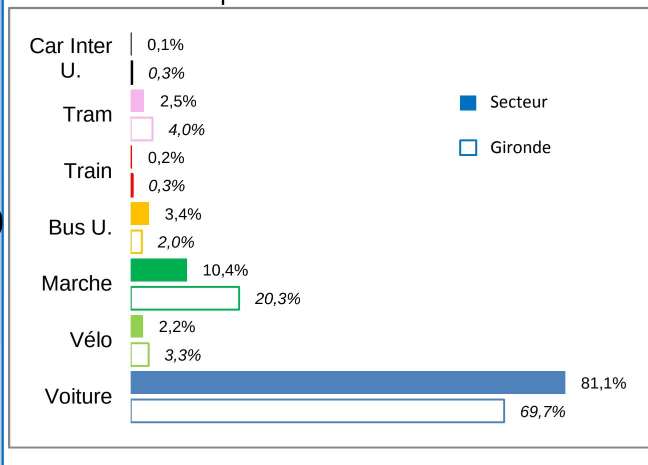
Nombre total de déplacements quotidiens des habitants du secteur

Secteur : 548 201

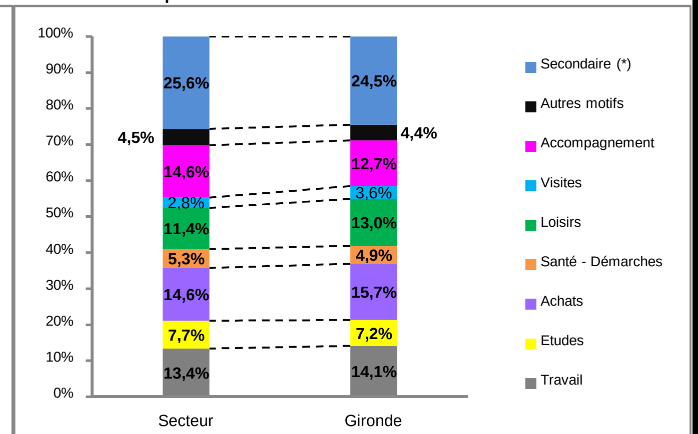
Part dans l'ensemble des déplacements des habitants du département

11,7%

Part modale des déplacements



Motifs des déplacements



Distance moyenne parcourue par déplacement

Secteur : 6,8 Km
Gironde : 7,7 Km

Durée moyenne d'un déplacement

Secteur : 19 mn
Gironde : 19 mn

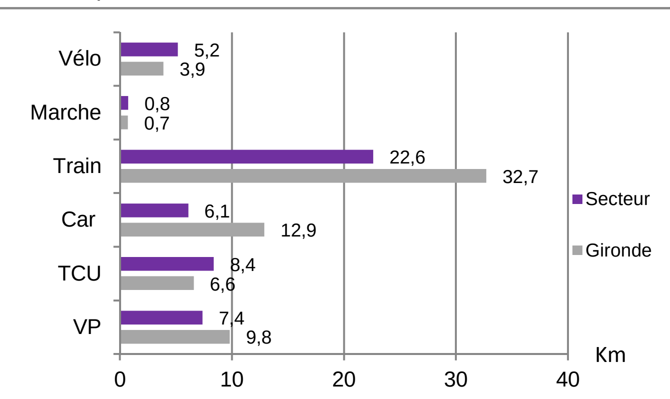
Distance moyenne parcourue par habitant par jour

Secteur : 27 Km
Gironde : 30 Km

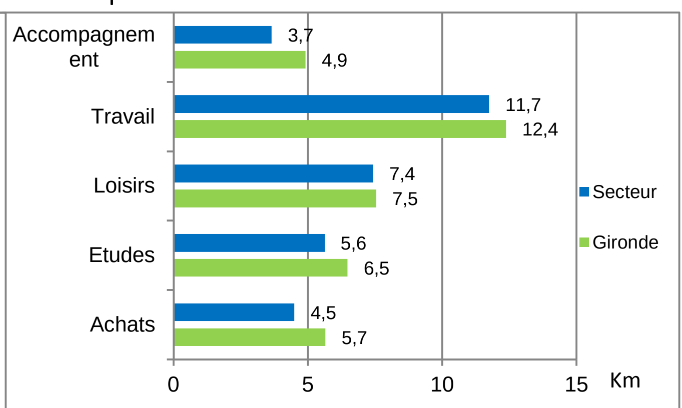
Temps moyen quotidien par habitant consacré aux déplacements

Secteur : 79 mn
Gironde : 75 mn

Distance par mode



Distance par motif



Répartition du nombre de déplacements par mode et par distance

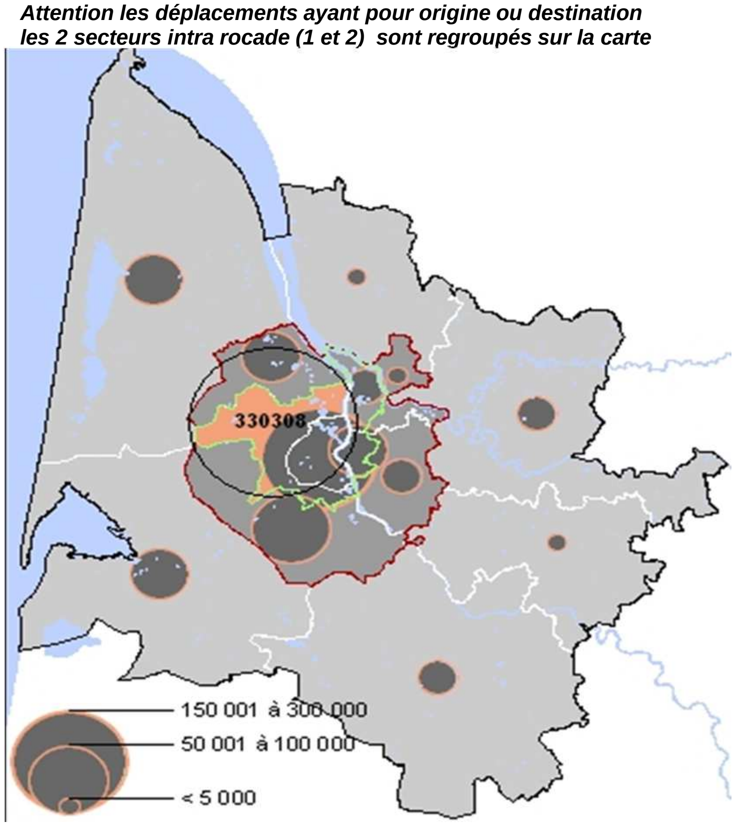
	≤1 Km	1> Km ≤2	2> Km ≤5	5> Km ≤10	> 10 km
Bicyclette	1,9%	4,8%	3,5%	1,1%	1,0%
Marche à pied	50,7%	7,6%	2,8%	0,1%	0,0%
TCU + train + Car	0,1%	0,7%	3,4%	10,6%	7,6%
VP	44,3%	85,1%	87,5%	85,0%	87,6%
Autre	3,0%	1,7%	2,8%	3,2%	3,8%

(*) déplacement secondaire : sans lien avec le domicile

Secteur : Extra rocade rive gauche

Géographie des déplacements(*) en lien avec le secteur

Attention les déplacements ayant pour origine ou destination les 2 secteurs intra rocade (1 et 2) sont regroupés sur la carte



(*) déplacements de l'ensemble des habitants de la Gironde

Nombre total de déplacements* en lien avec le secteur : 765 278

dont :

internes :		
	Volume	330 308
	%	43,2%
avec la CUB :		
	Volume	303 034
	%	39,6%
avec l'agglomération hors CUB		
	Volume	90 184
	%	11,8%
avec le hors agglomération		
	Volume	41 752
	%	5,5%

<u>Synthèse des caractéristiques du secteur :</u>

- Une taille des ménages plus importante que la moyenne ;

- un taux de motorisation plus élevé (1,6 voiture par ménage) que celui constaté dans les autres secteurs de la CUB ;

- une population très mobile (4,07 déplacements par jour et par personne)

- une population fortement utilisatrice de la voiture qui assure 81% de la totalité des déplacements ;

- une sur-utilisation de la voiture particulière pour les déplacements de 1à 5 km dont une partie pourrait sans doute être transférée sur les modes actifs ;

- une très faible pratique de la marche (10% des déplacements), du vélo (2,2%) et des TC (6,2%) qui interroge l'offre de déplacements mise en place ;

- une distance moyenne parcourue par déplacement (6,8 km) et une distance moyenne quotidienne par habitant (27 km) légèrement supérieure à celles des secteurs plus centraux de la CUB ;

- un secteur qui génère quasiment autant de déplacements que l'hypercentre métropolitain ;

- des déplacements en lien avec l'agglomération hors CUB un peu plus important que pour les secteurs centraux de la CUB.

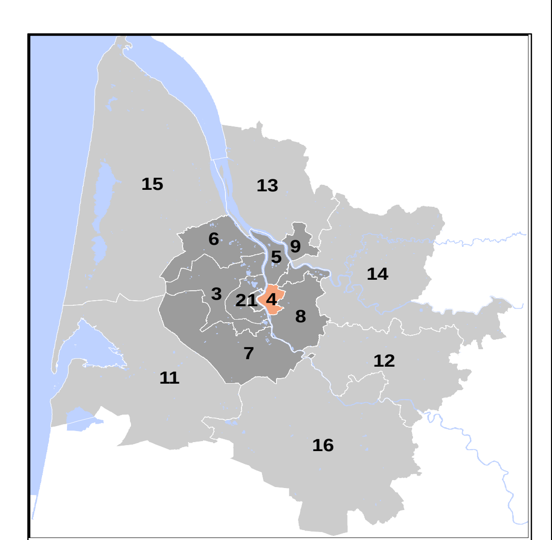
Secteur : Rive droite

Fiche de synthèse

Secteur : Rive droite

Caractéristiques socio-démographiques

Source Insee - RRP 2006



Population municipale 2006 et part dans la Gironde

Secteur :	83 780	6,0%

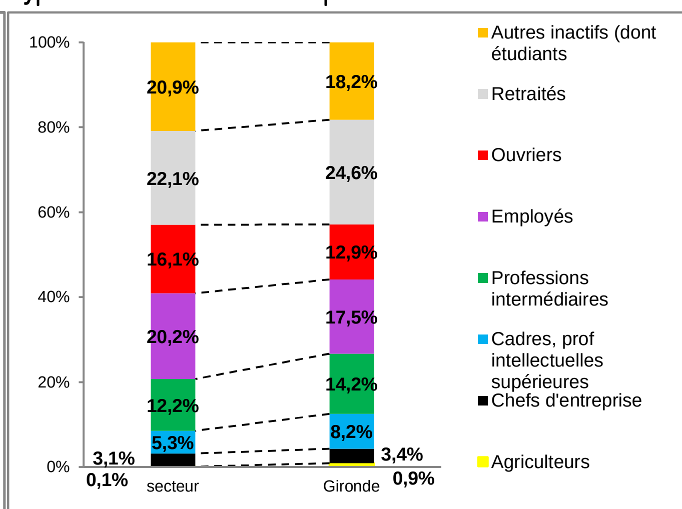
Nombre de ménages et taille moyenne

Secteur :	35 112	2,36 pers / ménage
Gironde :	612 012	2,31 pers / ménage

Population 2006 par tranche d'âge

75 et+
60-74
45-59
30-44
15-29
0-14
Hommes
Femmes
40% 20% 0% 20% 40%
Secteur
Gironde

Type d'activité des 15 ans et plus



Nombre d'actifs (15 - 64 ans) et part en Gironde

Secteur :	39 135	5,9%

Part des actifs travaillant à domicile

Secteur :	4,7%
Gironde :	7,9%

Nombre d'emplois et part en Gironde

Secteur :	38 597	6,4%

Taux d'emploi (*)

Secteur :	0,99
Gironde :	0,90

Motorisation et possession du permis de conduire

Source : EMD / EGT 2009

Nombre moyen de voitures à disposition des ménages

Secteur :	1,2
Gironde :	1,4

Part des personnes (18 ans et plus) possédant le permis de conduire

Secteur :	76,4%
Gironde :	86,8%

(*) *Rapport entre le nombre d'emplois et la population en âge de travailler (15-64ans) du secteur.*

Secteur : Rive droite

Caractéristiques des déplacements quotidiens
des personnes de 11 ans et plus

Source : EMD / EGT 2009

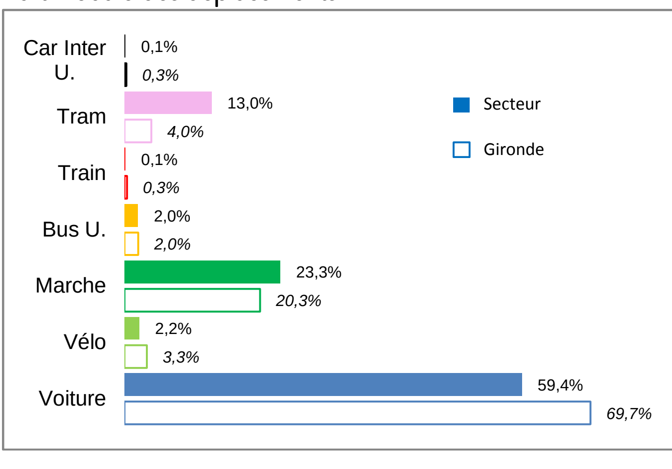
Nombre de déplacements par jour et par personne
Secteur : 3,75
Gironde : 3,92

Part des personnes qui ne se sont pas déplacées de la journée
Secteur : 12%
Gironde : 11%

Nombre total de déplacements quotidiens des habitants du secteur
Secteur : 260 325

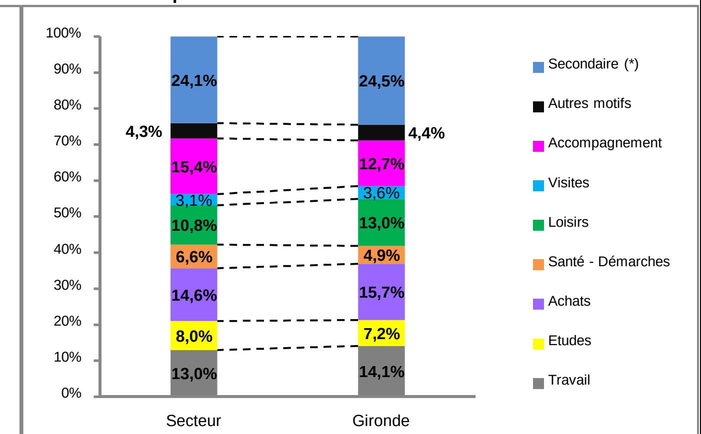
Part dans l'ensemble des déplacements des habitants du département
5,6%

Part modale des déplacements



Motifs des déplacements





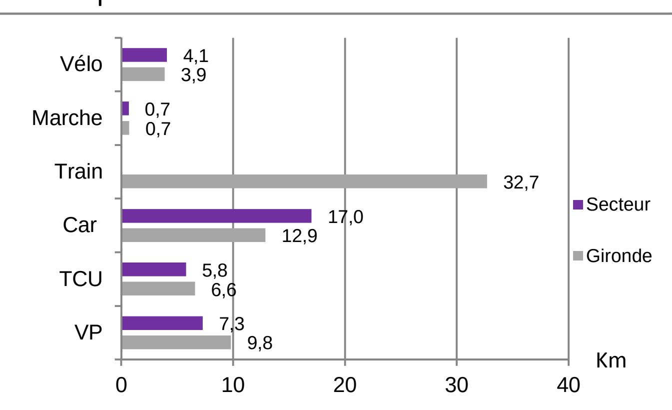
Distance moyenne parcourue par déplacement
Secteur : 5,4 Km
Gironde : 7,7 Km

Durée moyenne d'un déplacement
Secteur : 21 mn
Gironde : 19 mn

Distance moyenne parcourue par habitant par jour
Secteur : 20 Km
Gironde : 30 Km

Temps moyen quotidien par habitant consacré aux déplacements
Secteur : 78 mn
Gironde : 75 mn

Distance par mode



Distance par motif

Accompagnement : 3,3 / 4,9
Travail : 8,4 / 12,4
Loisirs : 5,7 / 7,5
Etudes : 4,3 / 6,5
Achats : 3,2 / 5,7
0 5 10 15 Km
Secteur
Gironde

Répartition du nombre de déplacements par mode et par distance

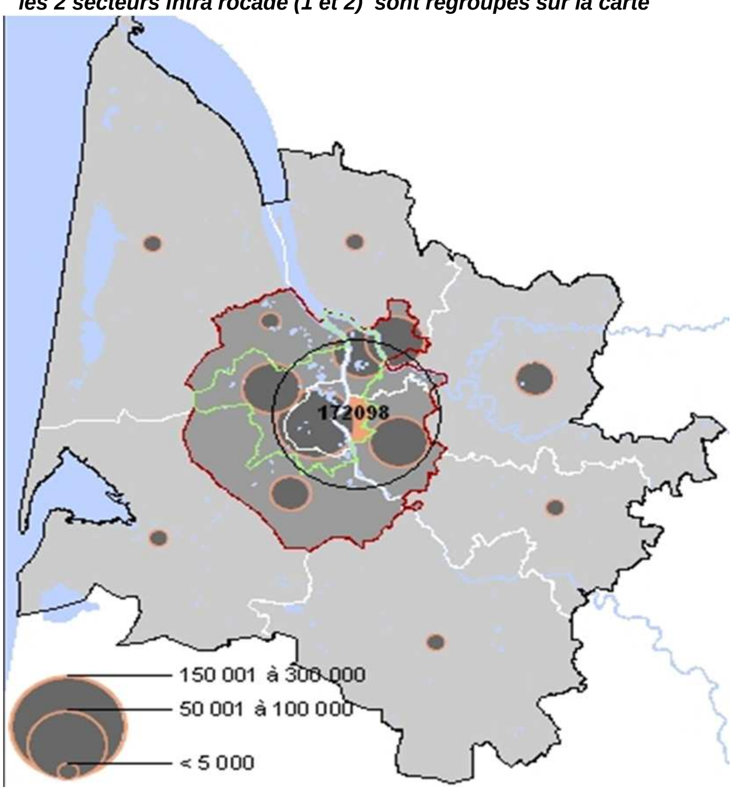
	≤1 Km	1> Km ≤2	2> Km ≤5	5> Km ≤10	> 10 km
Bicyclette	1,1%	3,4%	4,1%	2,3%	0,7%
Marche à pied	79,1%	23,3%	2,7%	0,0%	0,0%
TCU + train + Car	1,5%	8,2%	24,1%	28,3%	9,4%
VP	18,0%	64,9%	67,8%	67,6%	87,0%
Autre	0,3%	0,2%	1,3%	1,8%	2,9%

(*) déplacement secondaire : sans lien avec le domicile

Secteur : Rive droite

Géographie des déplacements(*) en lien avec le secteur

Attention les déplacements ayant pour origine ou destination les 2 secteurs intra rocade (1 et 2) sont regroupés sur la carte



(*) déplacements de l'ensemble des habitants de la Gironde

Nombre total de déplacements* en lien avec le secteur : 381 382

dont :

internes :		
	Volume	172 098
	%	45,1%
avec la CUB :		
	Volume	129 318
	%	33,9%
avec l'agglomération hors CUB		
	Volume	58 587
	%	15,4%
avec le hors agglomération		
	Volume	21 380
	%	5,6%

<u>Synthèse des caractéristiques du secteur :</u>

- Une population en moyenne plus jeune et moins qualifiée que la population girondine ;

- une taille des ménages légèrement supérieure à la moyenne observée sur la CUB ;

- le plus faible taux de possession du permis de conduire du département (76,4% des personnes de 18 ans et plus le possèdent contre 86.8 en Gironde) ;

- des résidents parmi les moins mobiles du département (3,75 déplacement par jour et par personne) ;
- des habitants qui se déplacent moins en voiture particulière (59% des déplacements), qui utilisent plus qu'ailleurs les TC, notamment le tramway (13%) et marchent un peu plus (23%) ;

- une distance moyenne parcourue par déplacement (5,4 km) et une distance moyenne quotidienne parcourue par habitant (20 km), inférieures à celles observées sur l'agglomération et sur la Gironde pour des temps de déplacements identiques voire supérieures ce qui s'explique par le recours plus important aux modes alternatifs à la voiture particulière ;

- une pratique des modes actifs pour les déplacements de proximité 2 à 5 km qui pourrait encore être accrue ;

- une part plus importante de déplacements pour les motifs accompagnement, santé et démarches et moins importante pour les loisirs ;

- des liens plus marqués avec les territoires hors agglomération que les deux autres secteurs centraux rive gauche de la CUB (à savoir l'hypercentre métropolitain et le secteur entre boulevards et rocade).

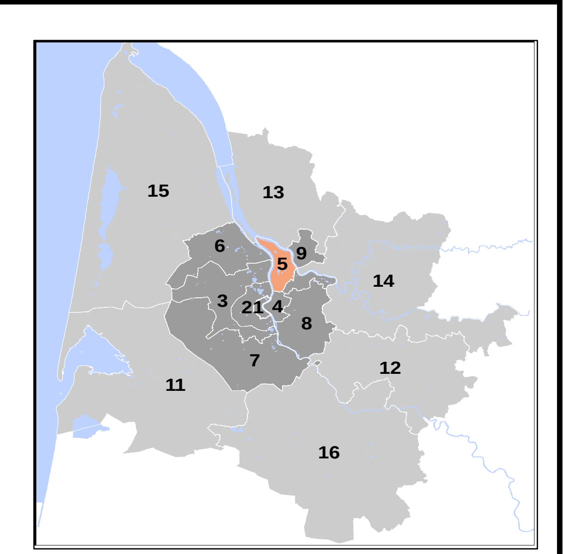
Secteur : Presqu'île

Fiche de synthèse

Secteur : Presqu'île

Caractéristiques socio-démographiques

Source Insee - RRP 2006



Population municipale 2006 et part dans la Gironde

Secteur :	32 338	2,3%

Nombre de ménages et taille moyenne

Secteur :	12 401	2,57 pers / ménage
Gironde :	612 012	2,31 pers / ménage

Population 2006 par tranche d'âge

75 et+
60-74
45-59
30-44
15-29
0-14

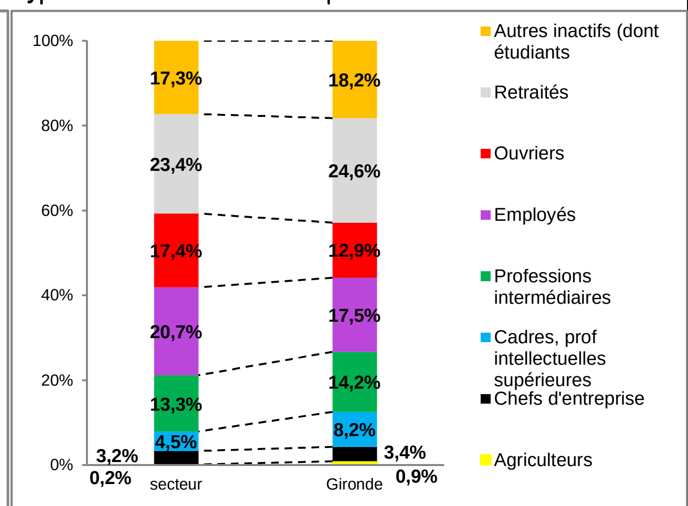
Hommes

Femmes

40% 20% 0% 20% 40%

Secteur Gironde

Type d'activité des 15 ans et plus



Nombre d'actifs (15 - 64 ans) et part en Gironde

Secteur :	15 500	2,3%

Part des actifs travaillant à domicile

Secteur :	2,1%
Gironde :	7,9%

Nombre d'emplois et part en Gironde

Secteur :	12 121	2,0%

Taux d'emploi (*)

Secteur :	0,78
Gironde :	0,90

Motorisation et possession du permis de conduire

Source : EMD / EGT 2009

Nombre moyen de voitures à disposition des ménages

Secteur :	1,5
Gironde :	1,4

Part des personnes (18 ans et plus) possédant le permis de conduire

Secteur :	84,9%
Gironde :	86,8%

(*) Rapport entre le nombre d'emplois et la population en âge de travailler (15-64ans) du secteur.

Secteur : Presqu'île

Caractéristiques des déplacements quotidiens

des personnes de 11 ans et plus

Source : EMD / EGT 2009

Nombre de déplacements par jour et par personne

Secteur : 4,03
Gironde : 3,92

Part des personnes qui ne se sont pas déplacées de la journée

Secteur : 11%
Gironde : 11%

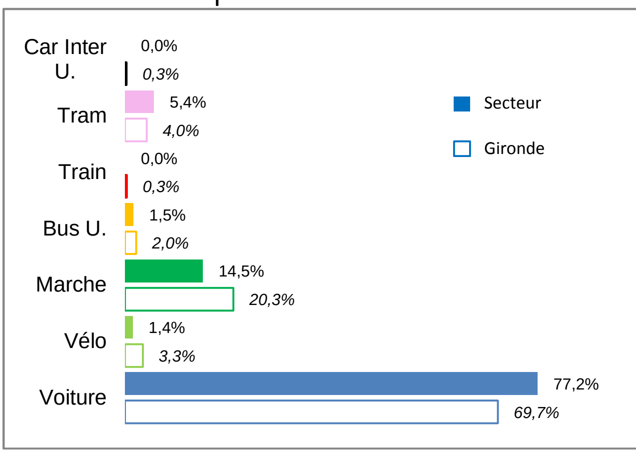
Nombre total de déplacements quotidiens des habitants du secteur

Secteur : 106 686

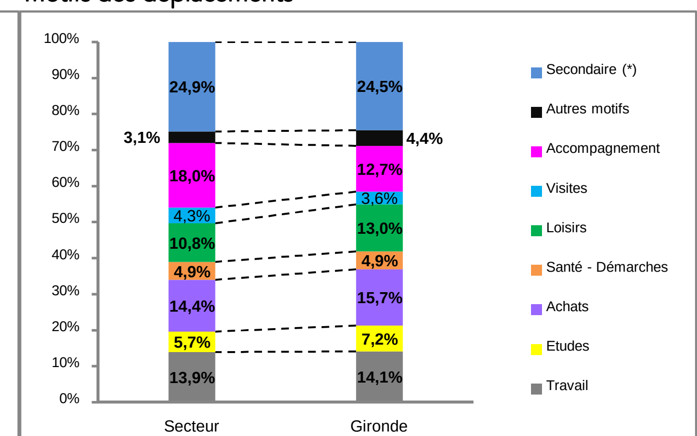
Part dans l'ensemble des déplacements des habitants du département

2,3%

Part modale des déplacements



Motifs des déplacements



Distance moyenne parcourue par déplacement

Secteur : 6,7 Km
Gironde : 7,7 Km

Durée moyenne d'un déplacement

Secteur : 18 mn
Gironde : 19 mn

Distance moyenne parcourue par habitant par jour

Secteur : 27 Km
Gironde : 30 Km

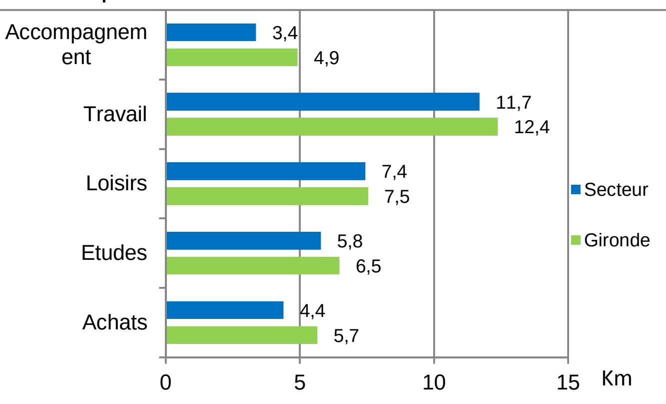
Temps moyen quotidien par habitant consacré aux déplacements

Secteur : 74 mn
Gironde : 75 mn

Distance par mode

Vélo 6,0 3,9
Marche 0,7 0,7
Train 32,7
Car 12,9
TCU 9,2 6,6
VP 7,5 9,8
0 10 20 30 40 Km
Secteur
Gironde

Distance par motif



Répartition du nombre de déplacements par mode et par distance

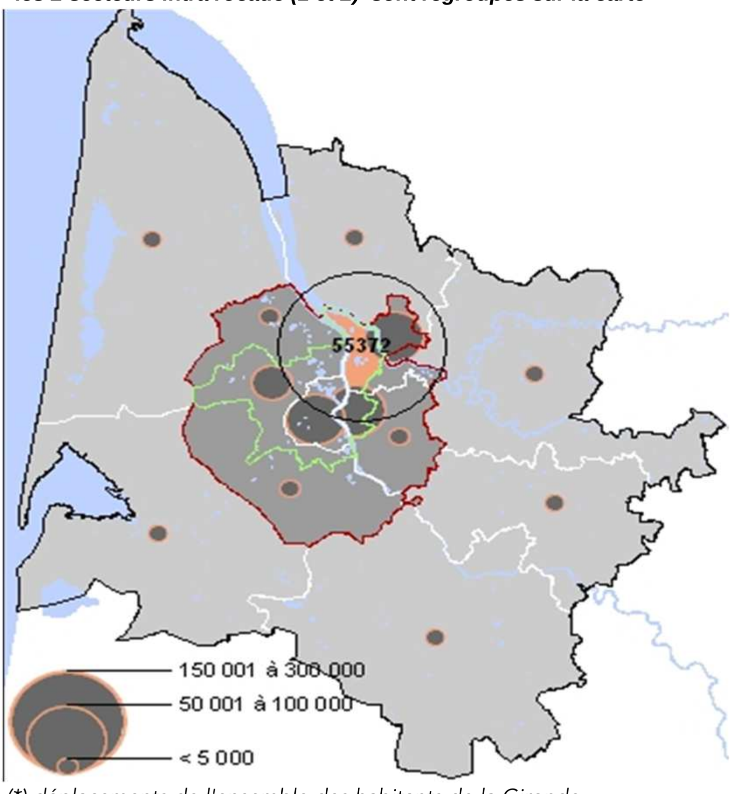
	≤1 Km	1> Km ≤2	2> Km ≤5	5> Km ≤10	> 10 km
Bicyclette	1,2%	4,3%	0,4%	0,0%	0,8%
Marche à pied	56,2%	5,7%	1,3%	2,6%	0,0%
TCU + train + Car	2,6%	2,5%	4,8%	9,9%	12,6%
VP	40,1%	83,4%	89,3%	87,5%	80,4%
Autre	0,0%	4,2%	4,1%	0,0%	6,2%

(*) déplacement secondaire : sans lien avec le domicile

Secteur : Presqu'île

Géographie des déplacements(*) en lien avec le secteur

Attention les déplacements ayant pour origine ou destination les 2 secteurs intra rocade (1 et 2) sont regroupés sur la carte



(*) déplacements de l'ensemble des habitants de la Gironde

Nombre total de déplacements* en lien avec le secteur : 124 570
dont :

internes :		
	Volume	55 372
	%	44,5%
avec la CUB :		
	Volume	40 498
	%	32,5%
avec l'agglomération hors CUB		
	Volume	22 637
	%	18,2%
avec le hors agglomération		
	Volume	6 064
	%	4,9%

<u>Synthèse des caractéristiques du secteur :</u>

- Une population ou les ouvriers et les employes sont assez fortement representes ;

- une taille des menages relativement plus elevee que celle enregistree sur l'agglomeration ou meme sur le departement ;

- une tres faible representation des actifs travaillant a domicile ;

- un taux de motorisation des menages important (1,5 vehicule a disposition de chaque menage) ;

- des habitants mobiles (4,03 deplacements par jour et par personne) ; - une faible utilisation des TC ;

- une pratique des modes actifs insuffisante pour les deplacements de proximite : seulement 10% des deplacements de 1 a 2km realises a pied ou a velo et moins de 2% des deplacements de 2 a 5km ;

- la position excentree du secteur explique, en partie, des distances de deplacements parcourues legerement superieures a celles des secteurs plus centraux de la CUB ;

- des temps de deplacements legerement inferieurs, en partie, explicables par la fluidite et la capacite des reseaux de voirie dans le cas de deplacements internes ;

- des liens plus importants que les autres secteurs de la CUB avec les territoires de l'agglomeration hors CUB.

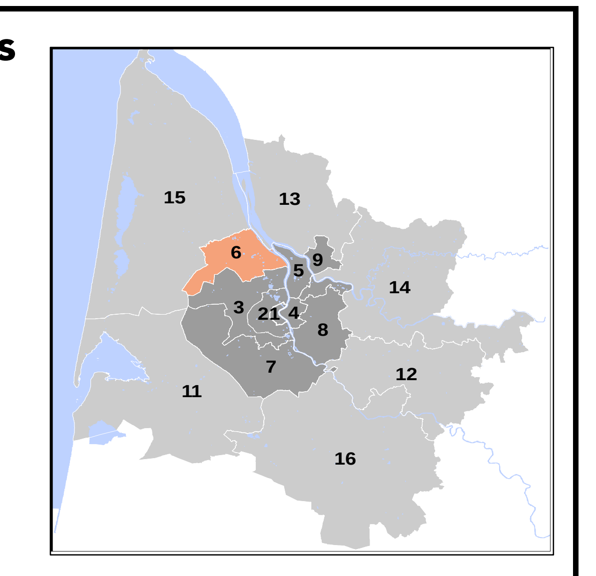
Secteur : Sud Médoc

Fiche de synthèse

Secteur : Sud Médoc

Caractéristiques socio-démographiques

Source Insee - RRP 2006



Population municipale 2006 et part dans la Gironde

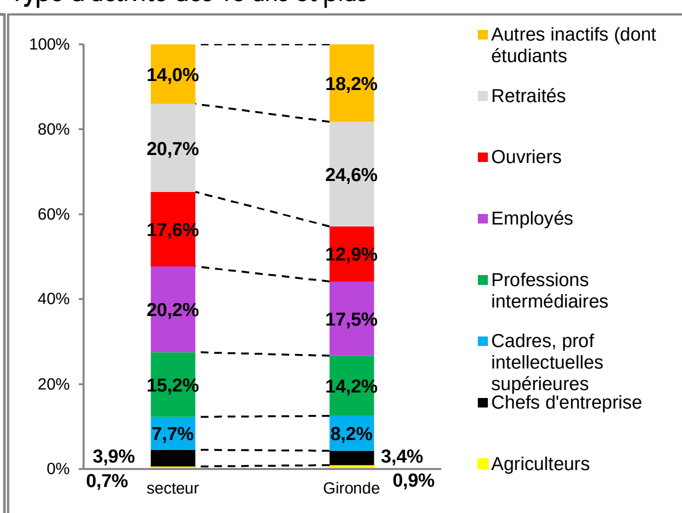
Secteur :	26 372	1,9%

Nombre de ménages et taille moyenne

Secteur :	10 026	2,68 pers / ménage
Gironde :	612 012	2,31 pers / ménage

Population 2006 par tranche d'âge

Type d'activité des 15 ans et plus



Nombre d'actifs (15 - 64 ans) et part en Gironde

Secteur :	13 787	2,1%

Part des actifs travaillant à domicile

Secteur :	7,6%
Gironde :	7,9%

Nombre d'emplois et part en Gironde

Secteur :	6 363	1,1%

Taux d'emploi (*)

Secteur :	0,46
Gironde :	0,90

Motorisation et possession du permis de conduire

Source : EMD / EGT 2009

Nombre moyen de voitures à disposition des ménages

Secteur :	1,8
Gironde :	1,4

Part des personnes (18 ans et plus) possédant le permis de conduire

Secteur :	90,7%
Gironde :	86,8%

(*) Rapport entre le nombre d'emplois et la population en âge de travailler (15-64ans) du secteur.

Secteur : Sud Médoc

Caractéristiques des déplacements quotidiens

des personnes de 11 ans et plus

Source : EMD / EGT 2009

Nombre de déplacements par jour et par personne

Secteur : 4,78
Gironde : 3,92

Part des personnes qui ne se sont pas déplacées de la journée

Secteur : 8%
Gironde : 11%

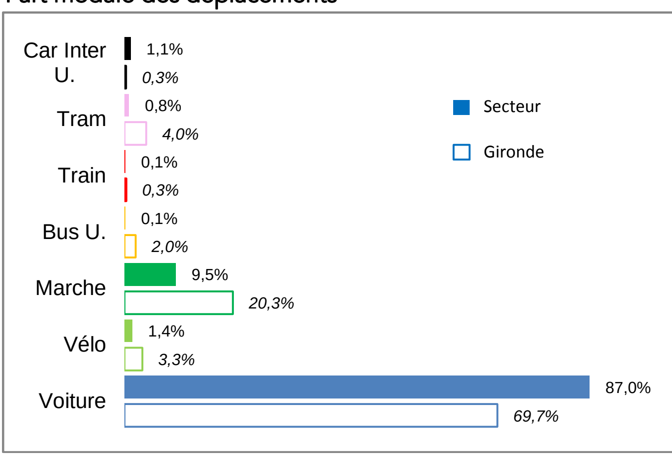
Nombre total de déplacements quotidiens des habitants du secteur

Secteur : 100 926

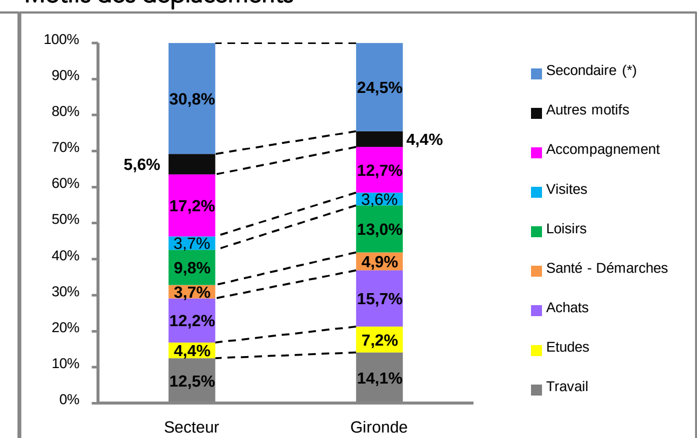
Part dans l'ensemble des déplacements des habitants du département

2,2%

Part modale des déplacements



Motifs des déplacements



Distance moyenne parcourue par déplacement

Secteur : 8,7 Km
Gironde : 7,7 Km

Durée moyenne d'un déplacement

Secteur : 18 mn
Gironde : 19 mn

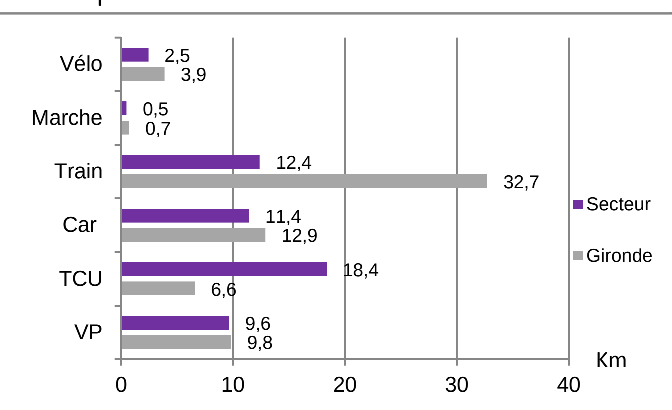
Distance moyenne parcourue par habitant par jour

Secteur : 42 Km
Gironde : 30 Km

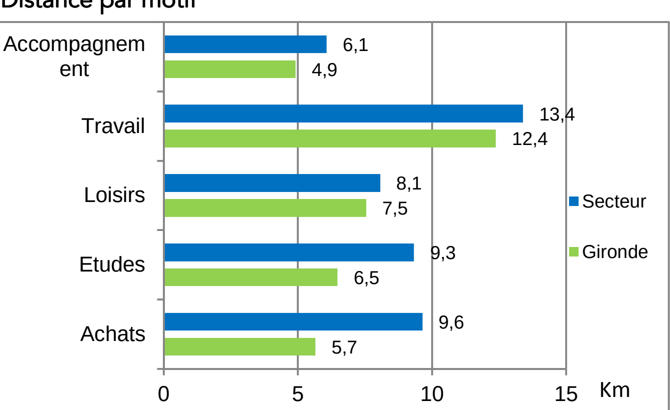
Temps moyen quotidien par habitant consacré aux déplacements

Secteur : 85 mn
Gironde : 75 mn

Distance par mode



Distance par motif



Répartition du nombre de déplacements par mode et par distance

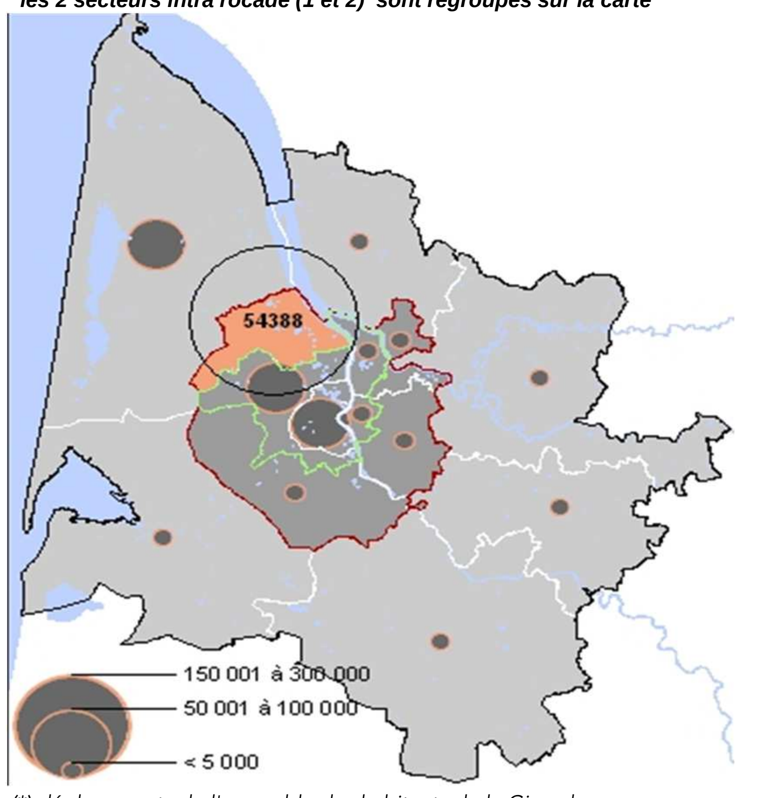
	≤1 Km	1> Km ≤2	2> Km ≤5	5> Km ≤10	> 10 km
Bicyclette	0,0%	2,8%	3,1%	0,0%	0,0%
Marche à pied	91,1%	4,5%	0,9%	0,5%	0,0%
TCU + train + Car	0,0%	0,0%	0,5%	3,4%	3,8%
VP	7,9%	88,9%	93,5%	92,8%	94,6%
Autre	1,0%	3,8%	2,0%	3,3%	1,6%

(*) déplacement secondaire : sans lien avec le domicile

Secteur : Sud Médoc

Géographie des déplacements(*) en lien avec le secteur

Attention les déplacements ayant pour origine ou destination les 2 secteurs intra rocade (1 et 2) sont regroupés sur la carte



(*) déplacements de l'ensemble des habitants de la Gironde

Nombre total de déplacements* en lien avec le secteur : 110 319
dont :

internes :		
	Volume	54 388
	%	49,3%
avec la CUB :		
	Volume	39 349
	%	35,7%
avec l'agglomération hors CUB		
	Volume	2 238
	%	2,0%
avec le hors agglomération		
	Volume	14 344
	%	13,0%

<u>Synthèse des caractéristiques du secteur :</u>

Des similitudes avec tous les secteurs de l'agglomération hors CUB

- des tailles de menages relativement elevees ;
- une part moins importante de la tranche d'age ≪ 15–29 ans ≫ et une plus forte representation des ≪ 30–59 ans ≫ et des ≪ 0–14 ans ≫ traduisant, sans doute, la presence de couples avec des jeunes enfants ;
- des menages fortement motorises ;
- des personnes relativement mobiles (a l'exception des habitants de l'Est coeur d'agglomeration) ; - la quasi totalite des personnes de 18 ans et + possedant le permis de conduire ;
- une mobilite qui ne se concoit qu'en voiture ;
- une population ≪ qui ne marche pas ≫ ;
- des distances de deplacements plus importantes que pour les habitants de la CUB.

Des caractéristiques propres au secteur

- une plus forte representation des employes et ouvriers et une moindre presence d'inactifs et de retraites (par rapport a la moyenne du departement)
- des habitants ≪ hypermobiles ≫, 4,78 deplacements par jour et par personne, soit la plus forte mobilite quotidienne enregistree en Gironde ;
- des habitants qui se deplacent quasi exclusivement en voiture particuliere (9 deplacements sur 10), une mobilite organisee autour de la voiture particuliere ;
- une faible pratique des modes actifs pour les deplacements entre 1 et 5 km ;
- une part importante de deplacements non lies au domicile (31%) et pour le motif ≪accompa-gnement ≫ (17,2%) ;
- des habitants qui effectuent plus de kilomètres (42 km) et consacrent plus de temps (85 mn) pour l'ensemble de leurs deplacements quotidiens que la moyenne en raison notamment de leur plus grande mobilite ;
- des distances plus importantes que la moyenne pour le motif achats (9,6 km par deplacement pour ce

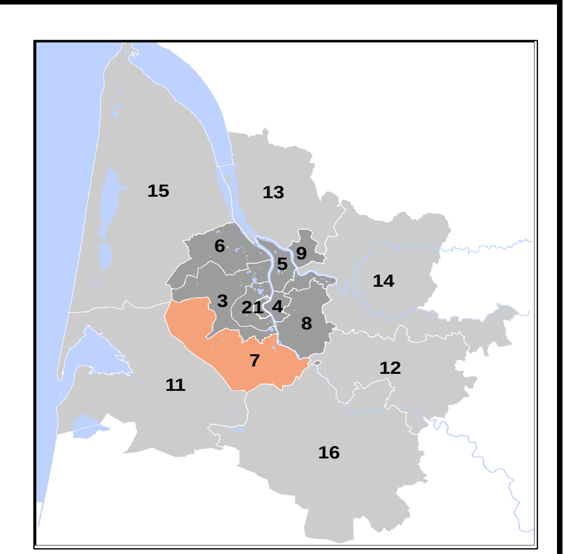
Secteur : Landes et Graves

Fiche de synthèse

Secteur : Landes et Graves

Caractéristiques socio-démographiques

Source Insee - RRP 2006



Population municipale 2006 et part dans la Gironde

Secteur :	69 770	5,0%

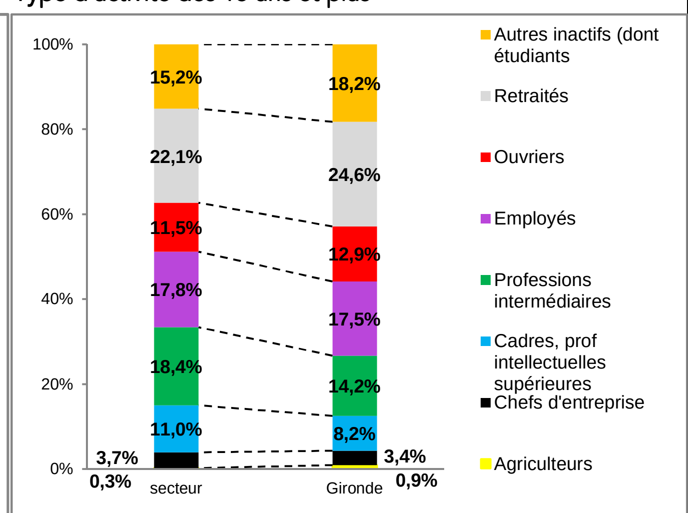
Nombre de ménages et taille moyenne

Secteur :	25 885	2,70	pers / ménage
Gironde :	612 012	2,31	pers / ménage

Population 2006 par tranche d'âge

75 et+
60-74
45-59
30-44
15-29
0-14
Hommes
Femmes
40% 20% 0% 20% 40%
Secteur Gironde

Type d'activité des 15 ans et plus



Nombre d'actifs (15 - 64 ans) et part en Gironde

Secteur :	35 133	5,3%

Part des actifs travaillant à domicile

Secteur :	7,8%
Gironde :	7,9%

Nombre d'emplois et part en Gironde

Secteur :	25 986	4,3%

Taux d'emploi (*)

Secteur :	0,74
Gironde :	0,90

Motorisation et possession du permis de conduire

Source : EMD / EGT 2009

Nombre moyen de voitures à disposition des ménages

Secteur :	1,8
Gironde :	1,4

Part des personnes (18 ans et plus) possédant le permis de conduire

Secteur :	94,2%
Gironde :	86,8%

(*) Rapport entre le nombre d'emplois et la population en âge de travailler (15-64ans) du secteur.

Secteur : Landes et Graves

Caractéristiques des déplacements quotidiens
des personnes de 11 ans et plus

Source : EMD / EGT 2009

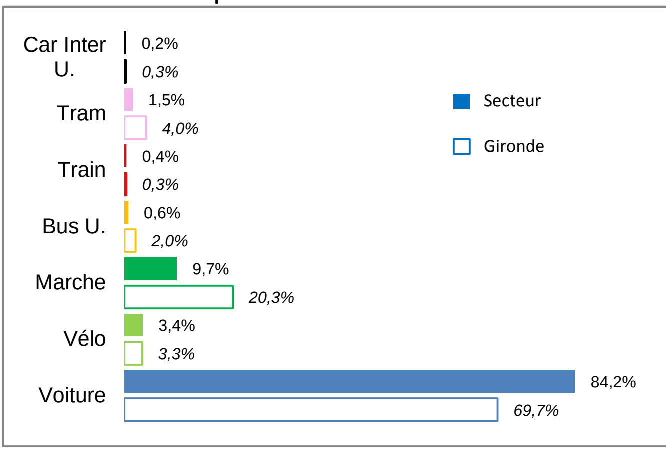
Nombre de déplacements par jour et par personne
Secteur : 4,10
Gironde : 3,92

Part des personnes qui ne se sont pas déplacées de la journée
Secteur : 9%
Gironde : 11%

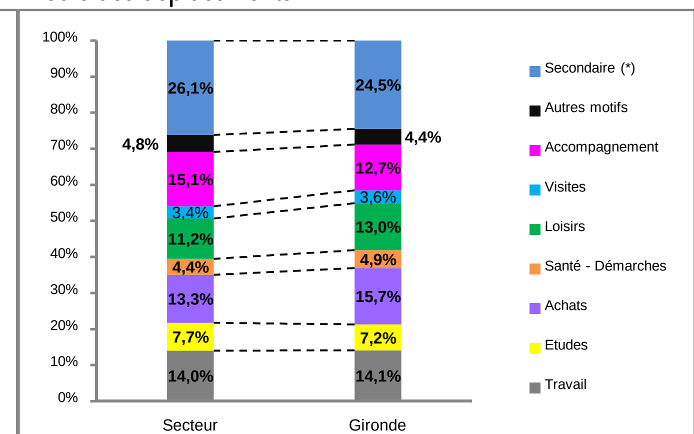
Nombre total de déplacements quotidiens des habitants du secteur
Secteur : 245 556

Part dans l'ensemble des déplacements des habitants du département
5,2%

Part modale des déplacements



Motifs des déplacements



Distance moyenne parcourue par déplacement
Secteur : 9,1 Km
Gironde : 7,7 Km

Durée moyenne d'un déplacement
Secteur : 19 mn
Gironde : 19 mn

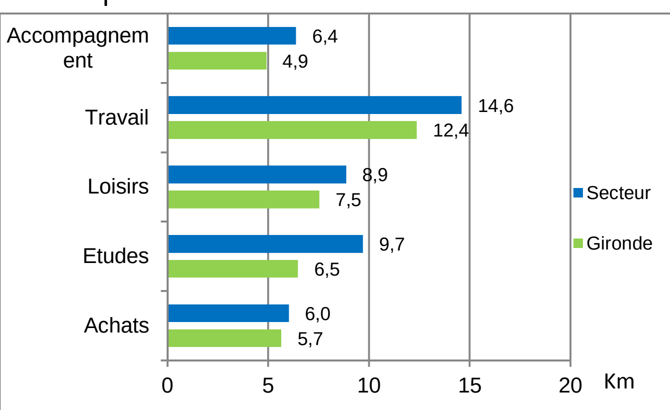
Distance moyenne parcourue par habitant par jour
Secteur : 37 Km
Gironde : 30 Km

Temps moyen quotidien par habitant consacré aux déplacements
Secteur : 77 mn
Gironde : 75 mn

Distance par mode



Distance par motif



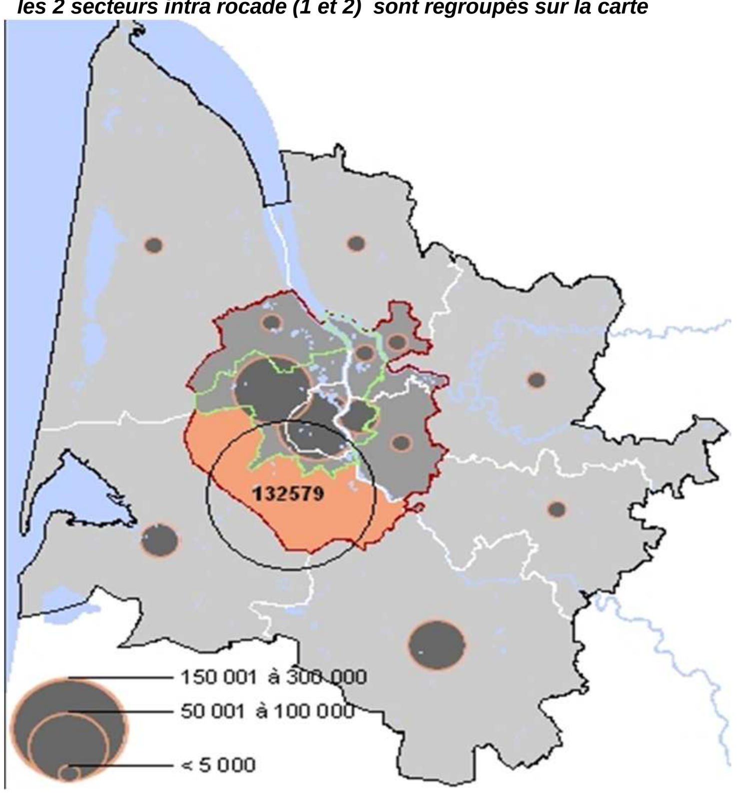
Répartition du nombre de déplacements par mode et par distance

	≤1 Km	1> Km ≤2	2> Km ≤5	5> Km ≤10	> 10 km
Bicyclette	0,0%	10,1%	3,9%	3,9%	0,6%
Marche à pied	86,7%	6,4%	1,1%	0,0%	0,0%
TCU + train + Car	0,0%	0,5%	0,7%	1,3%	5,1%
VP	13,3%	81,6%	89,3%	90,1%	89,1%
Autre	0,0%	1,4%	5,0%	4,7%	5,1%

(*) déplacement secondaire : sans lien avec le domicile

Géographie des déplacements(*) en lien avec le secteur

Attention les déplacements ayant pour origine ou destination les 2 secteurs intra rocade (1 et 2) sont regroupés sur la carte



(*) déplacements de l'ensemble des habitants de la Gironde

Nombre total de déplacements* en lien avec le secteur : 293 548

dont :

internes :		
	Volume	132 579
	%	45,2%
avec la CUB :		
	Volume	127 384
	%	43,4%
avec l'agglomération hors CUB		
	Volume	3 698
	%	1,3%
avec le hors agglomération		
	Volume	29 887
	%	10,2%

<u>Synthèse des caractéristiques du secteur :</u>

Des similitudes avec tous les secteurs de l'agglomération hors CUB

- des tailles de ménages relativement élevées ;
- une part moins importante de la tranche d'âge ≪15–29 ans≫ et une plus forte représentation des ≪30–59 ans≫ et des ≪0–14 ans≫ traduisant, sans doute, la présence de couples avec des jeunes enfants ;
- des ménages fortement motorisés ;
- des personnes relativement mobiles (à l'exception des habitants de l'Est coeur d'agglomération) ;
- la quasi totalité des personnes de 18 ans et + possédant le permis de conduire ;
- une mobilité qui ne se conçoit qu'en voiture ;
- une population ≪ qui ne marche pas ≫ ;
- des distances de déplacements plus importantes que pour les habitants de la CUB.

Des caractéristiques propres au secteur

- une utilisation encore plus faible des TC que dans les autres secteurs de l'agglomération hors CUB mais une population qui utilise un peu plus le vélo (3,4% des déplacements) ;
- meme si la pratique des modes actifs pour les déplacements inférieurs a 5 km reste très faible, il convient de noter la part légèrement supérieure a la moyenne observée sur l'agglomération hors CUB des déplacements de 1 a 2 kilomètres effectués à bicyclette (10 %) ;
- le secteur de l'agglomeration hors CUB le plus tourné vers la CUB : 43% des déplacements en lien avec le secteur ont pour origine ou destination la CUB.

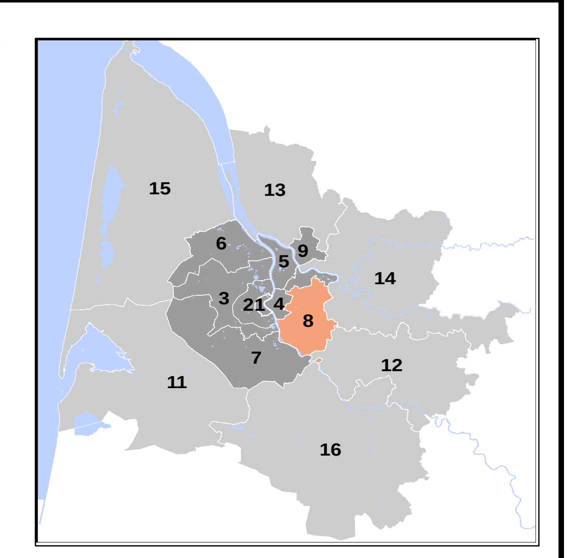
Secteur : Est coeur d'agglomération

Fiche de synthèse

Secteur : Est coeur d'agglomération

Caractéristiques socio-démographiques

Source Insee - RRP 2006



Population municipale 2006 et part dans la Gironde

Secteur :	53 850	3,9%

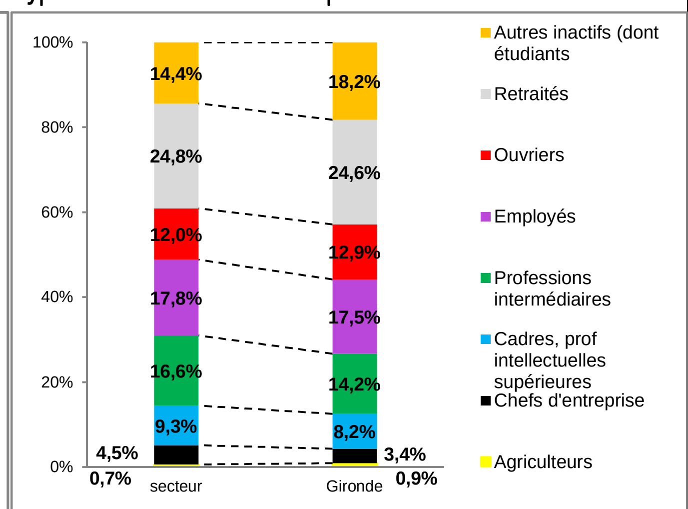
Nombre de ménages et taille moyenne

Secteur :	20 578	2,61	pers / ménage
Gironde :	612 012	2,31	pers / ménage

Population 2006 par tranche d'âge

75 et+
60-74
45-59
30-44
15-29
0-14
Hommes
Femmes
40% 20% 0% 20% 40%
Secteur
Gironde

Type d'activité des 15 ans et plus



Nombre d'actifs (15 - 64 ans) et part en Gironde

Secteur :	26 522	4,0%

Part des actifs travaillant à domicile

Secteur :	10,3%
Gironde :	7,9%

Nombre d'emplois et part en Gironde

Secteur :	13 931	2,3%

Taux d'emploi (*)

Secteur :	0,53
Gironde :	0,90

Motorisation et possession du permis de conduire

Source : EMD / EGT 2009

Nombre moyen de voitures à disposition des ménages

Secteur :	1,8
Gironde :	1,4

Part des personnes (18 ans et plus) possédant le permis de conduire

Secteur :	91,0%
Gironde :	86,8%

(*) Rapport entre le nombre d'emplois et la population en âge de travailler (15-64ans) du secteur.

Secteur : Est coeur d'agglomération

Caractéristiques des déplacements quotidiens

des personnes de 11 ans et plus

Source : EMD / EGT 2009

Nombre de déplacements par jour et par personne

Secteur : 3,79
Gironde : 3,92

Part des personnes qui ne se sont pas déplacées de la journée

Secteur : 12%
Gironde : 11%

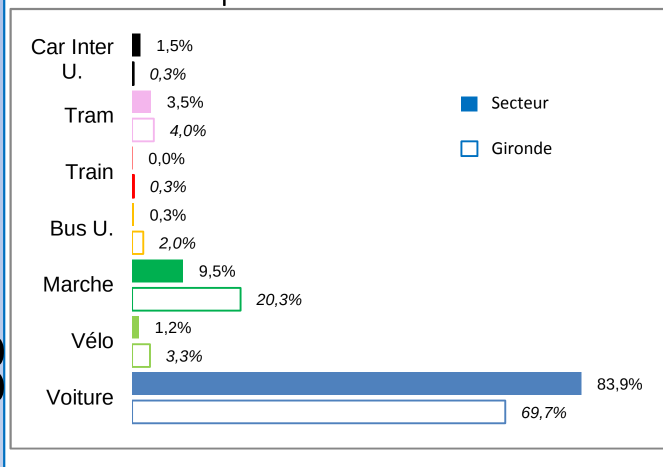
Nombre total de déplacements quotidiens des habitants du secteur

Secteur : 173 747

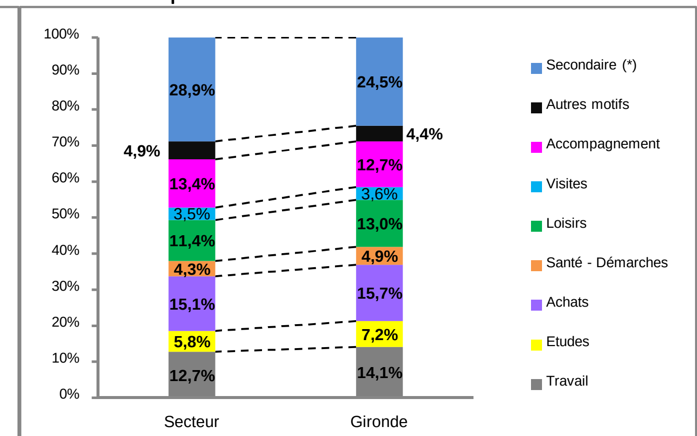
Part dans l'ensemble des déplacements des habitants du département

3,7%

Part modale des déplacements



Motifs des déplacements



Distance moyenne parcourue par déplacement

Secteur : 9,0 Km
Gironde : 7,7 Km

Durée moyenne d'un déplacement

Secteur : 20 mn
Gironde : 19 mn

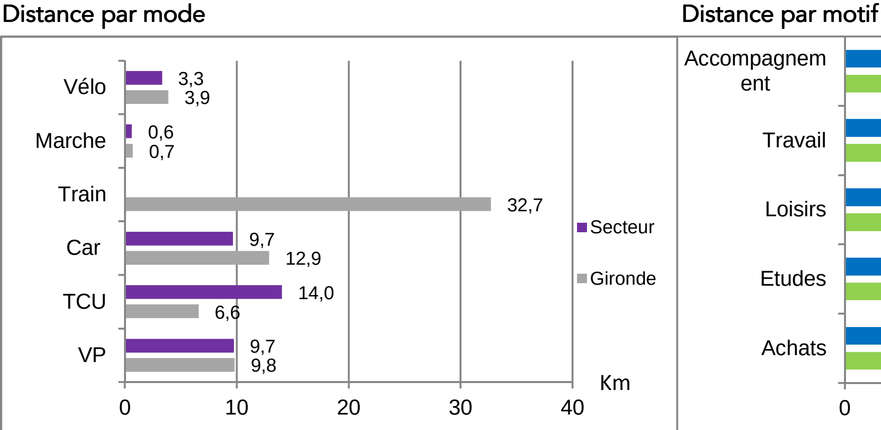
Distance moyenne parcourue par habitant par jour

Secteur : 34 Km
Gironde : 30 Km

Temps moyen quotidien par habitant consacré aux déplacements

Secteur : 75 mn
Gironde : 75 mn

Distance par mode



Distance par motif

Accompagnement : Secteur 6,6 ; Gironde 4,9
Travail : Secteur 14,2 ; Gironde 12,4
Loisirs : Secteur 8,9 ; Gironde 7,5
Etudes : Secteur 10,4 ; Gironde 6,5
Achats : Secteur 6,8 ; Gironde 5,7
0 5 10 15 Km

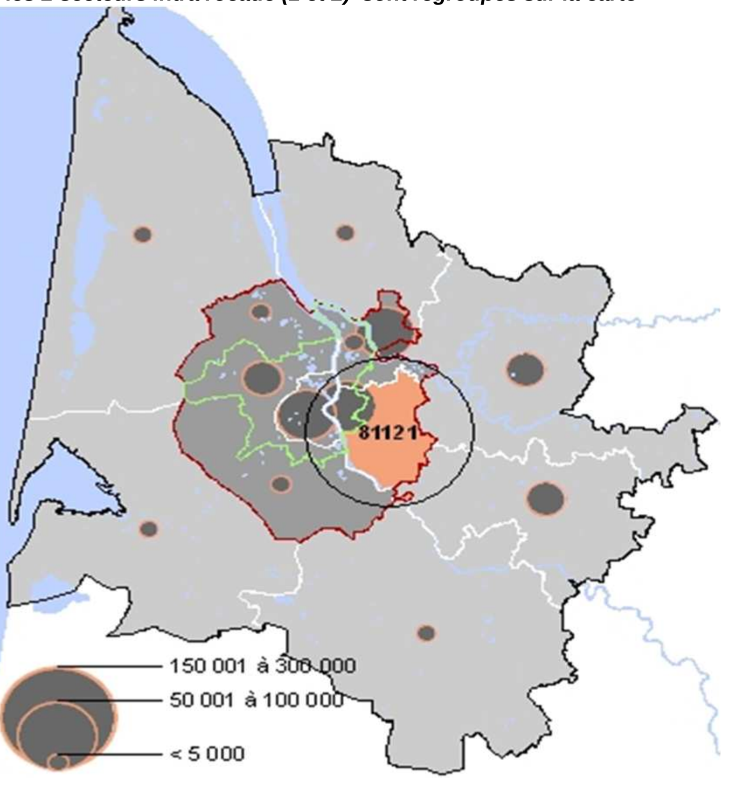
Répartition du nombre de déplacements par mode et par distance

	≤1 Km	1> Km ≤2	2> Km ≤5	5> Km ≤10	> 10 km
Bicyclette	0,0%	3,3%	3,4%	0,5%	0,1%
Marche à pied	88,8%	5,5%	0,0%	0,0%	0,0%
TCU + train + Car	0,0%	0,4%	2,5%	5,5%	9,9%
VP	11,2%	89,7%	94,2%	89,0%	87,4%
Autre	0,0%	1,1%	0,0%	5,1%	2,6%

(*) déplacement secondaire : sans lien avec le domicile

Géographie des déplacements(*) en lien avec le secteur

Attention les déplacements ayant pour origine ou destination les 2 secteurs intra rocade (1 et 2) sont regroupés sur la carte



(*) déplacements de l'ensemble des habitants de la Gironde

Nombre total de déplacements* en lien avec le secteur : 197 225

dont :

internes :		
	Volume	81 121
	%	41,1%
avec la CUB :		
	Volume	78 549
	%	39,8%
avec l'agglomération hors CUB		
	Volume	13 813
	%	7,0%
avec le hors agglomération		
	Volume	23 742
	%	12,0%

<u>Synthèse des caractéristiques du secteur :</u>

Des similitudes avec tous les secteurs de l'agglomération hors CUB

- des tailles de ménages relativement élevées ;
- une part moins importante de la tranche d'âge «15–29 ans» et une plus forte représentation des «30–59 ans» et des «0–14 ans» traduisant, sans doute, la présence de couples avec des jeunes enfants ;
- des ménages fortement motorisés ;
- des personnes relativement mobiles (à l'exception des habitants de l'Est cœur d'agglomération) ;
- la quasi totalité des personnes de 18 ans et + possédant le permis de conduire ;
- une mobilité qui ne se conçoit qu'en voiture ;
- une population « qui ne marche pas » ;
- des distances de déplacements plus importantes que pour les habitants de la CUB.

Des caractéristiques propres au secteur

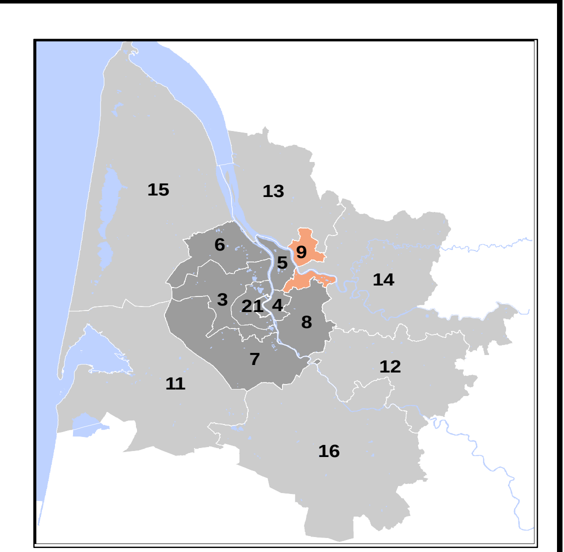
- La mobilité la plus faible des secteurs hors CUB de l'agglomération (avec3,79 déplacements par jour et par personne) et une mobilité inférieure à la moyenne girondine,
- des déplacements secondaires fortement représentés (29%) ;
- une faible pratique des modes actifs pour les déplacements de1 à 5 km ;
- des déplacements équilibrés entre déplacements internes au secteur et déplacements en relation avec la CUB (chacun représentant 40% du total des déplacements en lien avec le secteur).

Secteur : Cubzaguais
Fiche de synthèse

Secteur : Cubzaguais

Caractéristiques socio-démographiques

Source Insee - RRP 2006



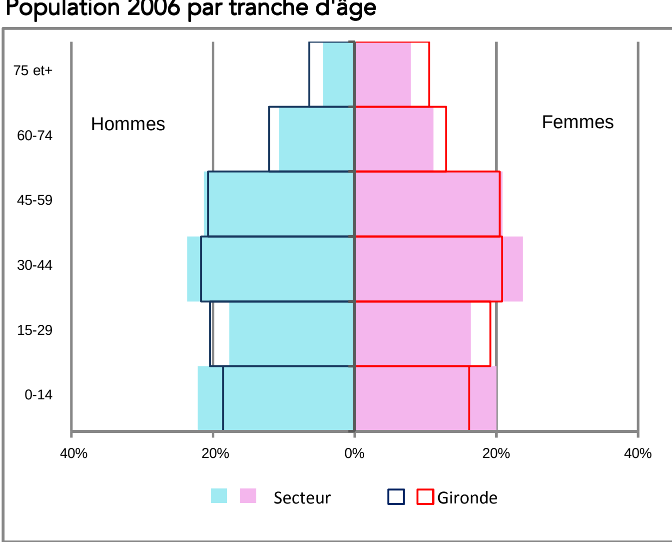
Population municipale 2006 et part dans la Gironde

Secteur : 35 022 2,5%

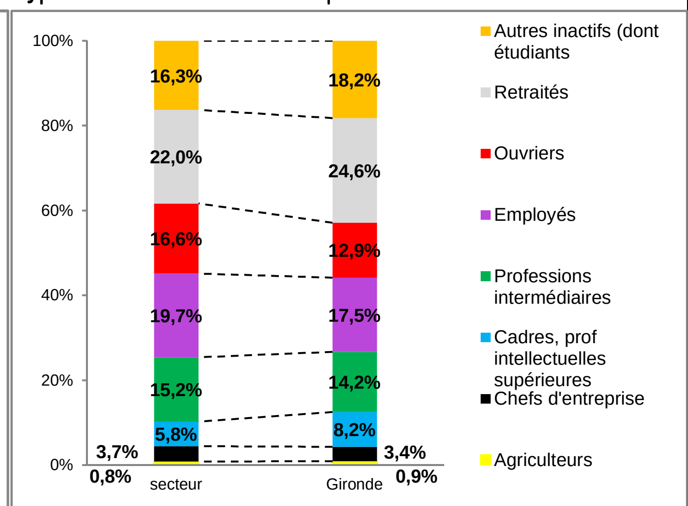
Nombre de ménages et taille moyenne

Secteur : 13 066 2,68 pers / ménage
Gironde : 612 012 2,31 pers / ménage

Population 2006 par tranche d'âge



Type d'activité des 15 ans et plus



Nombre d'actifs (15 - 64 ans) et part en Gironde

Secteur : 17 537 2,6%

Part des actifs travaillant à domicile

Secteur : 7,1%
Gironde : 7,9%

Nombre d'emplois et part en Gironde

Secteur : 11 099 1,9%

Taux d'emploi (*)

Secteur : 0,63
Gironde : 0,90

Motorisation et possession du permis de conduire

Source : EMD / EGT 2009

Nombre moyen de voitures à disposition des ménages

Secteur : 1,7
Gironde : 1,4

Part des personnes (18 ans et plus) possédant le permis de conduire

Secteur : 88,6%
Gironde : 86,8%

(*) Rapport entre le nombre d'emplois et la population en âge de travailler (15-64ans) du secteur.

Secteur : Cubzaguais

Caractéristiques des déplacements quotidiens
des personnes de 11 ans et plus

Source : EMD / EGT 2009

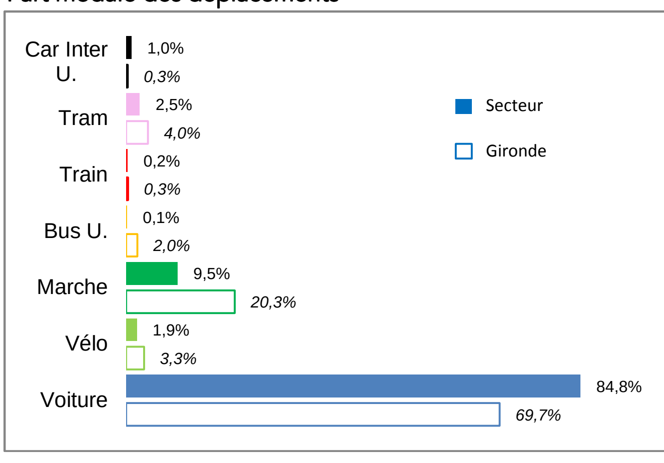
Nombre de déplacements par jour et par personne
Secteur : 4,03
Gironde : 3,92

Part des personnes qui ne se sont pas déplacées de la journée
Secteur : 15%
Gironde : 11%

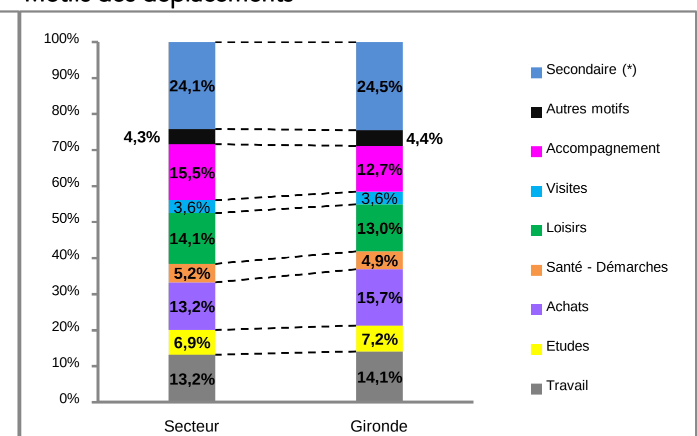
Nombre total de déplacements quotidiens des habitants du secteur
Secteur : 115 668

Part dans l'ensemble des déplacements des habitants du département
2,5%

Part modale des déplacements



Motifs des déplacements



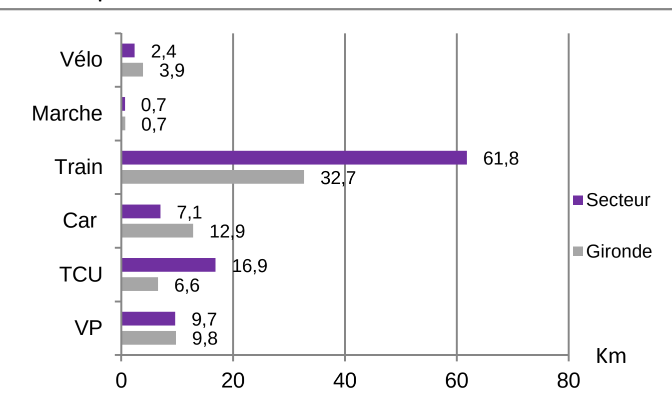
Distance moyenne parcourue par déplacement
Secteur : 8,9 Km
Gironde : 7,7 Km

Durée moyenne d'un déplacement
Secteur : 18 mn
Gironde : 19 mn

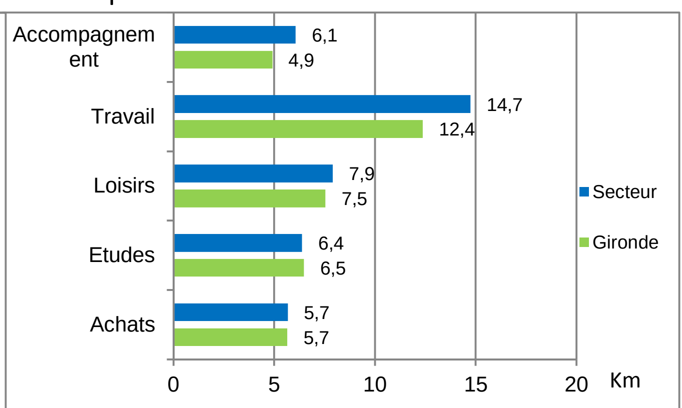
Distance moyenne parcourue par habitant par jour
Secteur : 36 Km
Gironde : 30 Km

Temps moyen quotidien par habitant consacré aux déplacements
Secteur : 74 mn
Gironde : 75 mn

Distance par mode



Distance par motif



Répartition du nombre de déplacements par mode et par distance

	≤1 Km	1> Km ≤2	2> Km ≤5	5> Km ≤10	> 10 km
Bicyclette	0,0%	7,4%	2,6%	0,6%	0,0%
Marche à pied	94,2%	5,2%	1,3%	0,3%	0,0%
TCU + train + Car	0,0%	0,6%	2,9%	2,8%	7,3%
VP	5,8%	86,8%	90,2%	90,8%	91,0%
Autre	0,0%	0,0%	3,0%	5,5%	1,7%

(*) déplacement secondaire : sans lien avec le domicile

Secteur : Cubzaguais

Géographie des déplacements(*) en lien avec le secteur

Attention les déplacements ayant pour origine ou destination les 2 secteurs intra rocade (1 et 2) sont regroupés sur la carte

(*) déplacements de l'ensemble des habitants de la Gironde

Nombre total de déplacements* en lien avec le secteur : 162 196
dont :

internes :		
	Volume	69 307
	%	42,7%
avec la CUB :		
	Volume	47 101
	%	29,0%
avec l'agglomération hors CUB		
	Volume	13 003
	%	8,0%
avec le hors agglomération		
	Volume	32 785
	%	20,2%

Synthèse des caractéristiques du secteur :

Des similitudes avec tous les secteurs de l'agglomération hors CUB

- des tailles de ménages relativement élevées ;
- une part moins importante de la tranche d'âge «15–29 ans» et une plus forte représentation des «30–59 ans» et des «0–14 ans» traduisant, sans doute, la présence de couples avec des jeunes enfants ;
- des ménages fortement motorisés ;
- des personnes relativement mobiles (à l'exception des habitants de l'Est cœur d'agglomération) ;
- la quasi totalité des personnes de 18 ans et + possédant le permis de conduire ;
- une mobilité qui ne se conçoit qu'en voiture ;
- une population « qui ne marche pas » ;
- des distances de déplacements plus importantes que pour les habitants de la CUB.

Des caractéristiques propres au secteur

- la part des personnes qui ne se sont pas déplacées de la journée (15%), la plus élevée du département ;
- une faible pratique des modes actifs notamment pour les déplacements de proximité, entre 1 et 5 km ;
- une part moindre de déplacements en lien avec la CUB comparée aux autres secteurs de l'agglomération hors CUB au profit de déplacements en lien avec le reste du territoire aggloméré hors CUB et surtout au profit du territoire hors agglomération.

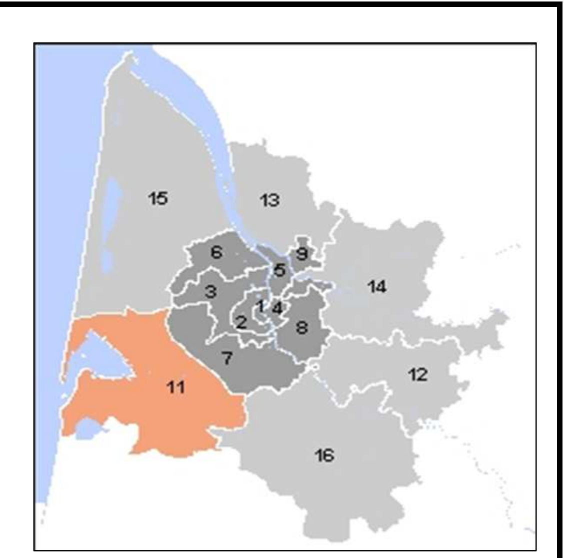
Secteur : Bassin d'Arcachon Val de l'Eyre

Fiche de synthèse

Secteur : Bassin d'Arcachon Val de l'Eyre

Caractéristiques socio-démographiques

Source Insee - RRP 2006



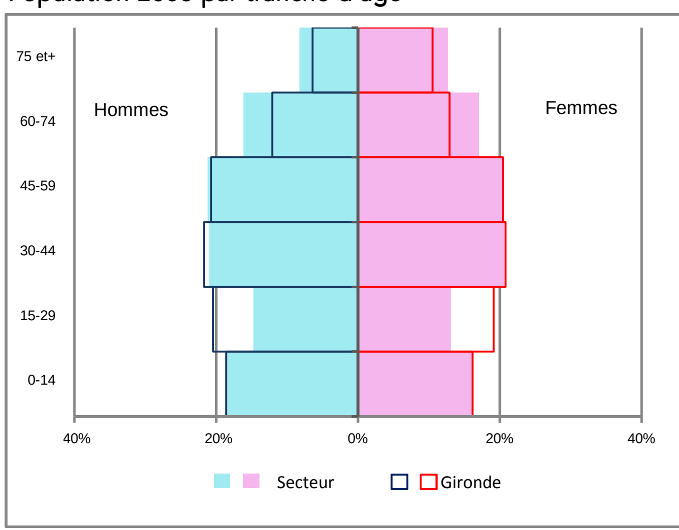
Population municipale 2006 et part dans la Gironde

Secteur :	128 290	9,2%

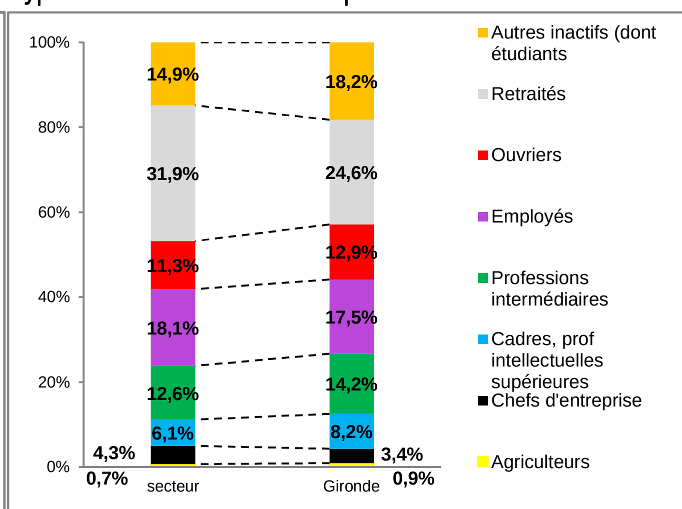
Nombre de ménages et taille moyenne

Secteur :	55 440	2,32 pers / ménage
Gironde :	612 012	2,31 pers / ménage

Population 2006 par tranche d'âge



Type d'activité des 15 ans et plus



Nombre d'actifs (15 - 64 ans) et part en Gironde

Secteur :	56 354	8,5%

Part des actifs travaillant à domicile

Secteur :	9,7%
Gironde :	7,9%

Nombre d'emplois et part en Gironde

Secteur :	39 989	6,7%

Taux d'emploi (*)

Secteur :	0,71
Gironde :	0,90

Motorisation et possession du permis de conduire

Source : EMD / EGT 2009

Nombre moyen de voitures à disposition des ménages

Secteur :	1,5
Gironde :	1,4

Part des personnes (18 ans et plus) possédant le permis de conduire

Secteur :	89,1%
Gironde :	86,8%

(*) Rapport entre le nombre d'emplois et la population en âge de travailler (15-64ans) du secteur.

Secteur : Bassin d'Arcachon Val de l'Eyre

Caractéristiques des déplacements quotidiens

des personnes de 11 ans et plus

Source : EMD / EGT 2009

Nombre de déplacements par jour et par personne

Secteur : 4,03
Gironde : 3,92

Part des personnes qui ne se sont pas déplacées de la journée

Secteur : 10%
Gironde : 11%

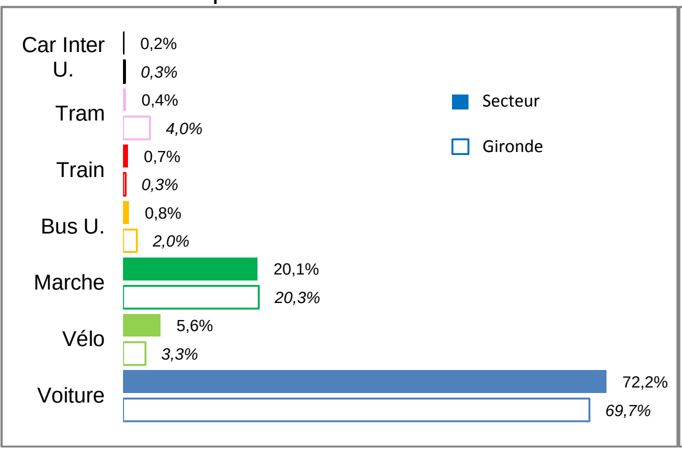
Nombre total de déplacements quotidiens des habitants du secteur

Secteur : 451 131

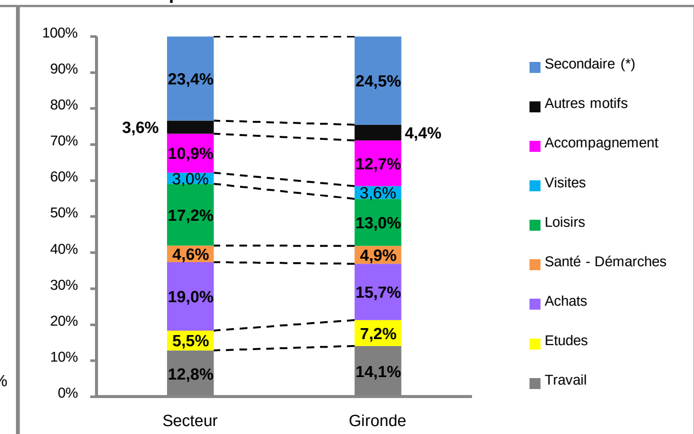
Part dans l'ensemble des déplacements des habitants du département

9,6%

Part modale des déplacements



Motifs des déplacements



Distance moyenne parcourue par déplacement

Secteur : 10,6 Km
Gironde : 7,7 Km

Durée moyenne d'un déplacement

Secteur : 18 mn
Gironde : 19 mn

Distance moyenne parcourue par habitant par jour

Secteur : 43 Km
Gironde : 30 Km

Temps moyen quotidien par habitant consacré aux déplacements

Secteur : 73 mn
Gironde : 75 mn

Distance par mode

Mode	Secteur	Gironde
Vélo	4,5	3,9
Marche	0,8	0,7
Train	38,8	32,7
Car	16,5	12,9
TCU	17,4	6,6
VP	13,0	9,8

(Km)

Distance par motif

Motif	Secteur	Gironde
Accompagnement	5,4	4,9
Travail	18,9	12,4
Loisirs	9,9	7,5
Etudes	12,2	6,5
Achats	7,4	5,7

(Km)

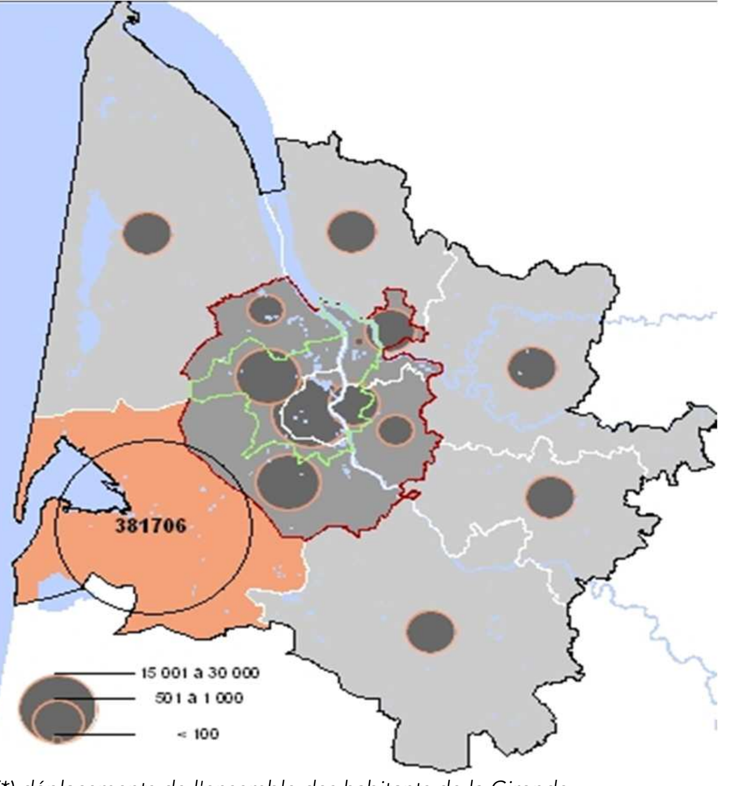
Répartition du nombre de déplacements par mode et par distance

	≤1 Km	1> Km ≤2	2> Km ≤5	5> Km ≤10	> 10 km
Bicyclette	0,5%	4,4%	12,7%	2,7%	1,7%
Marche à pied	97,5%	32,4%	2,2%	0,7%	0,0%
TCU + train + Car	0,2%	1,1%	0,9%	1,0%	4,4%
VP	1,9%	57,6%	81,0%	92,8%	88,8%
Autre	0,0%	4,5%	3,2%	2,8%	5,1%

(*) déplacement secondaire : sans lien avec le domicile

Géographie des déplacements(*) en lien avec le secteur

Attention les déplacements ayant pour origine ou destination les 2 secteurs intra rocade (1 et 2) sont regroupés sur la carte



(*) déplacements de l'ensemble des habitants de la Gironde

Nombre total de déplacements* en lien avec le secteur : 456 512

dont :

internes :		
	Volume	381 706
	%	83,6%
avec la CUB :		
	Volume	47 949
	%	10,5%
avec l'agglomération hors CUB		
	Volume	12 631
	%	2,8%
avec le hors agglomération		
	Volume	14 226
	%	3,1%

Synthèse des caractéristiques du secteur :

- des habitants relativement mobiles pour un territoire hors agglomération (4,03 déplacements par jour et par personne contre 3,84 en moyenne sur le périmètre hors agglomération) ;
- des habitants d'autant plus mobiles qu'il s'agit d'une population relativement âgée qui habituellement se déplace moins. Cette situation est sans doute, en partie, liée à la présence des espaces littoraux qui génèrent des pratiques spécifiques et attirent une population plus « aisée » ;

- un secteur dont les habitants ont des comportements de déplacements relativement « vertueux » par rapport aux autres secteurs :
  > La part modale de la voiture y est un peu moindre (71% contre 74% pour le périmètre hors agglomération) au profit de la marche et du vélo ;
  > chaque mode semble jouer relativement mieux son rôle que dans les autres secteurs par rapport à sa portée optimale ;

- cependant il apparaît que la distance moyenne parcourue quotidiennement par personne qui s'établit à 43 kilomètres est assez élevée malgré la prédominance de déplacements qualifiables de « proximité ». Cela peut s'expliquer par :
  > des déplacements « de proximité » qui peuvent être tout de même d'assez longue distance (les distances qui séparent les bourgs du Val de l'Eyre sont importantes) ;
  > quand ils ne sont pas internes, les déplacements sont à destination majoritairement de la CUB (soit une centaine de kilomètres aller/retour)

- une part plus importante des déplacements pour motifs loisirs et dans une moindre mesure pour motifs « achats » ;

- une part très importante de déplacements internes au secteur (84%) ;
- de très faibles relations avec les autres secteurs hors agglomération ;

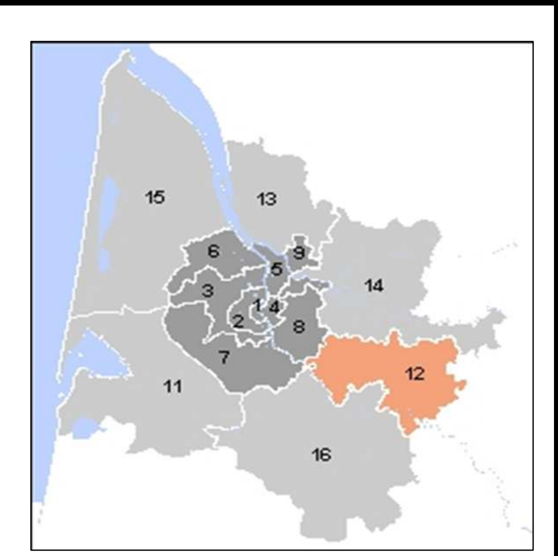
Secteur : Entre Deux Mers

Fiche de synthèse

Secteur : Entre Deux Mers

Caractéristiques socio-démographiques

Source Insee - RRP 2006



Population municipale 2006 et part dans la Gironde

Secteur :	46 717	3,4%

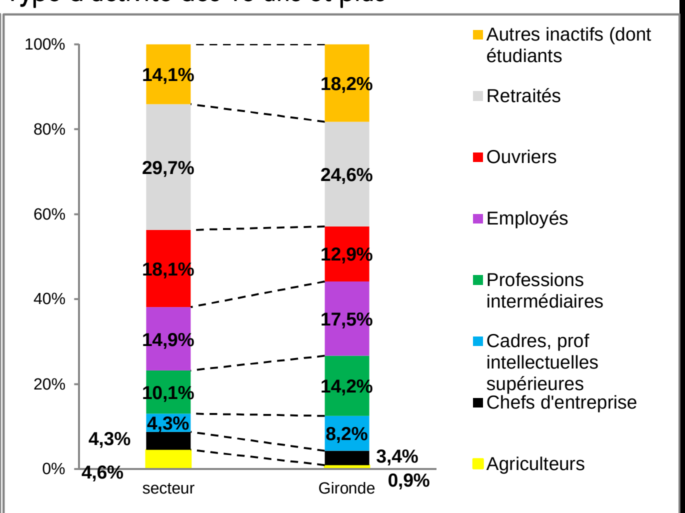
Nombre de ménages et taille moyenne

Secteur :	19 064	2,45	pers / ménage
Gironde :	612 012	2,31	pers / ménage

Population 2006 par tranche d'âge

75 et+
60-74
45-59
30-44
15-29
0-14
Hommes
Femmes
40% 20% 0% 20% 40%
Secteur Gironde

Type d'activité des 15 ans et plus



Nombre d'actifs (15 - 64 ans) et part en Gironde

Secteur :	21 700	3,3%

Part des actifs travaillant à domicile

Secteur :	10,4%
Gironde :	7,9%

Nombre d'emplois et part en Gironde

Secteur :	15 939	2,7%

Taux d'emploi (*)

Secteur :	0,73
Gironde :	0,90

Motorisation et possession du permis de conduire

Source : EMD / EGT 2009

Nombre moyen de voitures à disposition des ménages

Secteur :	1,7
Gironde :	1,4

Part des personnes (18 ans et plus) possédant le permis de conduire

Secteur :	90,7%
Gironde :	86,8%

(*) Rapport entre le nombre d'emplois et la population en âge de travailler (15-64ans) du secteur.

Secteur : Entre Deux Mers

Caractéristiques des déplacements quotidiens

des personnes de 11 ans et plus

Source : EMD / EGT 2009

Nombre de déplacements par jour et par personne

Secteur : 3,62
Gironde : 3,92

Part des personnes qui ne se sont pas déplacées de la journée

Secteur : 11%
Gironde : 11%

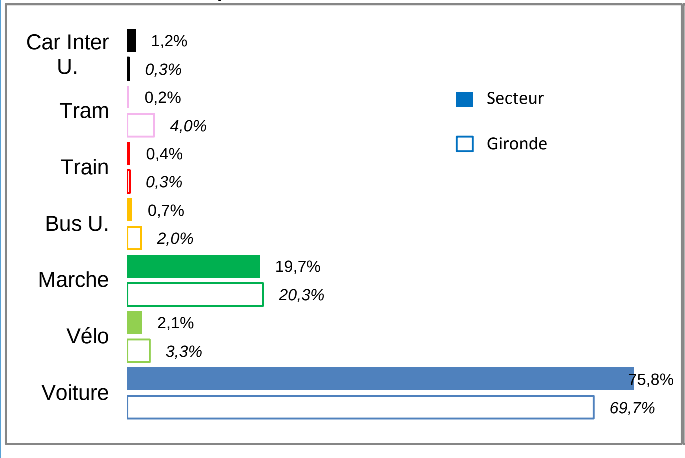
Nombre total de déplacements quotidiens des habitants du secteur

Secteur : 145 126

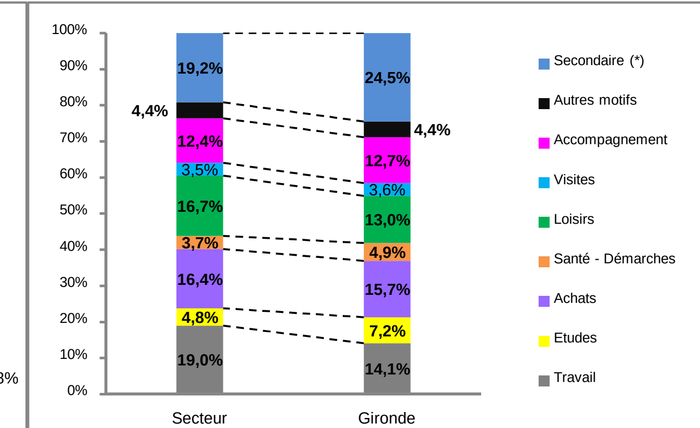
Part dans l'ensemble des déplacements des habitants du département

3,1%

Part modale des déplacements



Motifs des déplacements



Distance moyenne parcourue par déplacement

Secteur : 9,7 Km
Gironde : 7,7 Km

Durée moyenne d'un déplacement

Secteur : 19 mn
Gironde : 19 mn

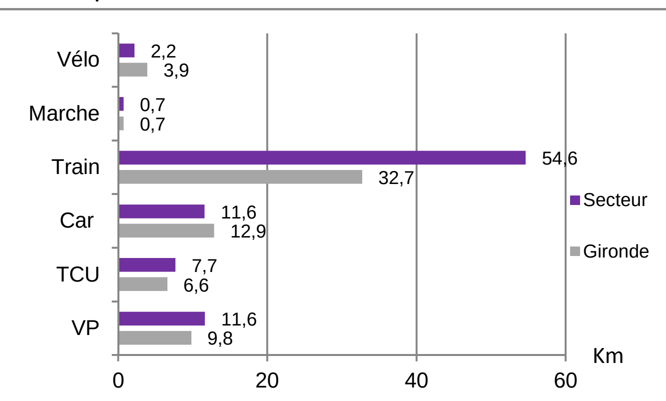
Distance moyenne parcourue par habitant par jour

Secteur : 35 Km
Gironde : 30 Km

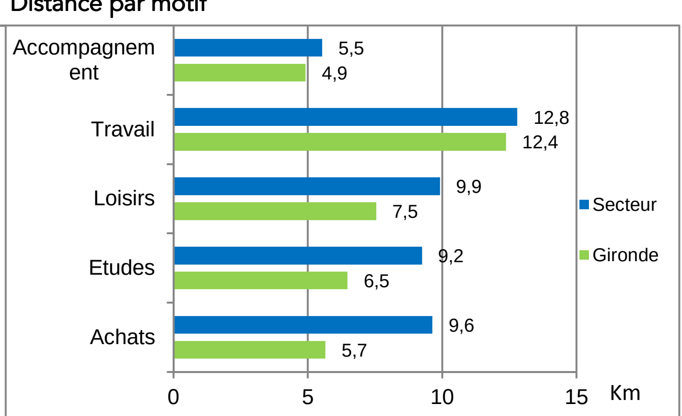
Temps moyen quotidien par habitant consacré aux déplacements

Secteur : 70 mn
Gironde : 75 mn

Distance par mode



Distance par motif



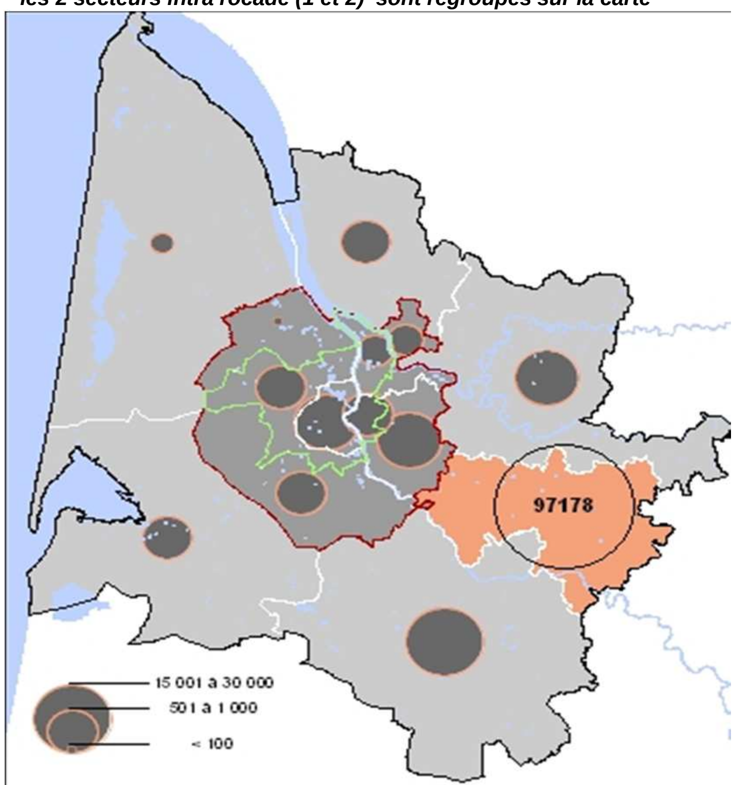
Répartition du nombre de déplacements par mode et par distance

	≤1 Km	1> Km ≤2	2> Km ≤5	5> Km ≤10	> 10 km
Bicyclette	0,0%	7,9%	0,0%	1,5%	0,0%
Marche à pied	92,6%	7,6%	6,1%	0,5%	0,0%
TCU + train + Car	0,0%	0,7%	1,4%	4,4%	4,1%
VP	7,4%	81,8%	90,4%	89,3%	88,6%
Autre	0,0%	1,9%	2,1%	4,3%	7,4%

(*) déplacement secondaire : sans lien avec le domicile

Géographie des déplacements(*) en lien avec le secteur

Attention les déplacements ayant pour origine ou destination les 2 secteurs intra rocade (1 et 2) sont regroupés sur la carte



(*) déplacements de l'ensemble des habitants de la Gironde

Nombre total de déplacements* en lien avec le secteur : 167 818

dont :

internes :		
	Volume	97 178
	%	57,9%
avec la CUB :		
	Volume	16 386
	%	9,8%
avec l'agglomération hors CUB		
	Volume	13 218
	%	7,9%
avec le hors agglomération		
	Volume	41 036
	%	24,5%

<u>Synthèse des caractéristiques du secteur :</u>

- un secteur où la tranche d'âge « 15-29 ans » est moins représentée ;

- une forte représentation des retraités et des ouvriers ;

- des résidents peu mobiles : les habitants du secteur Entre-deux-Mers qui réalisent en moyenne 3,6 déplacements par jour (par personne) sont, avec ceux de la Haute-Gironde, les moins mobiles du département ;

- un taux de motorisation des ménages (1,7 véhicule) un peu plus élevé que les autres secteurs hors agglomération ;

- globalement, une faible utilisation des TC, mais une utilisation supérieure des cars interurbains (1,2 % contre 0,3% en moyenne hors agglomération) ;

- des distances moyennes parcourues par déplacement (9,7 kilomètres) et quotidiennement par habitant (35 kilomètres) inférieures à la moyenne observée sur les territoires hors agglomération tous modes, tous motifs ;

- une utilisation très importante de la VP pour les déplacements de proximité entre 1 et 2 km puisque 82% des déplacements de ce type sont réalisés en voiture ;

- une part de déplacements internes plus faibles que pour les autres secteurs hors agglomération (58%) ;

- une part plus importante de déplacements en lien avec les autres secteurs hors agglomération (25% du total des déplacements).

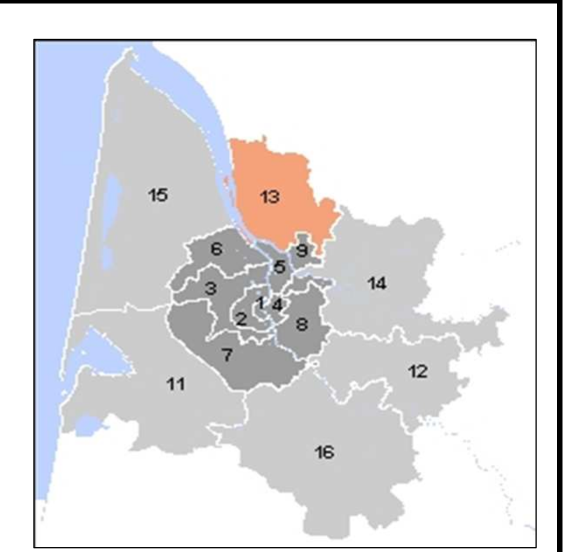
Secteur : Haute Gironde

Fiche de synthèse

Secteur : Haute Gironde

Caractéristiques socio-démographiques

Source Insee - RRP 2006



Population municipale 2006 et part dans la Gironde

Secteur : 61 617 4,4%

Nombre de ménages et taille moyenne

Secteur : 25 026 2,48 pers / ménage

Gironde : 612 012 2,31 pers / ménage

Population 2006 par tranche d'âge

75 et+
60-74
45-59
30-44
15-29
0-14

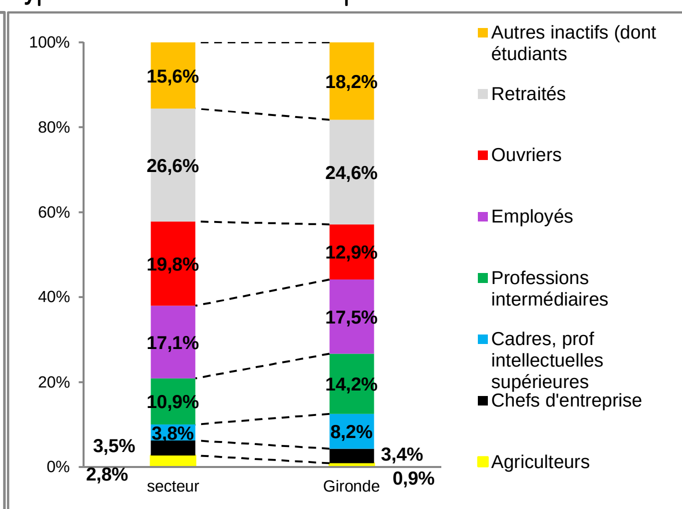
Hommes

Femmes

40% 20% 0% 20% 40%

Secteur Gironde

Type d'activité des 15 ans et plus



Nombre d'actifs (15 - 64 ans) et part en Gironde

Secteur : 29 136 4,4%

Part des actifs travaillant à domicile

Secteur : 8,5%

Gironde : 7,9%

Nombre d'emplois et part en Gironde

Secteur : 17 654 2,9%

Taux d'emploi (*)

Secteur : 0,61

Gironde : 0,90

Motorisation et possession du permis de conduire

Source : EMD / EGT 2009

Nombre moyen de voitures à disposition des ménages

Secteur : 1,6

Gironde : 1,4

Part des personnes (18 ans et plus) possédant le permis de conduire

Secteur : 88,0%

Gironde : 86,8%

(*) Rapport entre le nombre d'emplois et la population en âge de travailler (15-64ans) du secteur.

Secteur : Haute Gironde

Caractéristiques des déplacements quotidiens
des personnes de 11 ans et plus

Source : EMD / EGT 2009

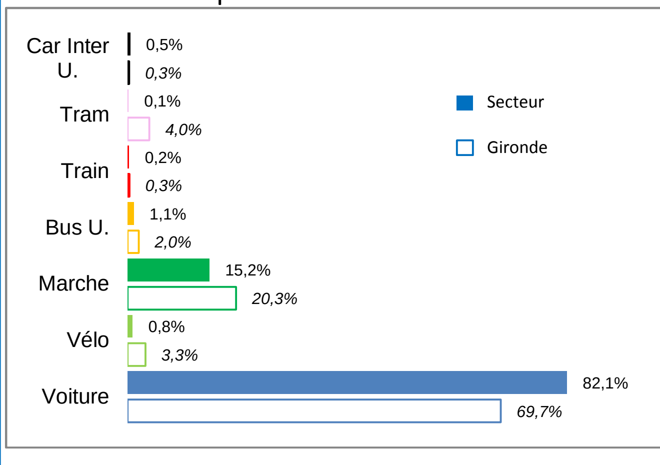
Nombre de déplacements par jour et par personne
Secteur : 3,57
Gironde : 3,92

Part des personnes qui ne se sont pas déplacées de la journée
Secteur : 14%
Gironde : 11%

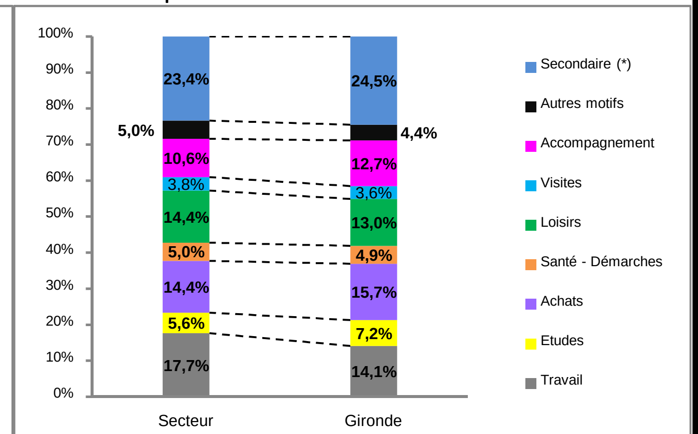
Nombre total de déplacements quotidiens des habitants du secteur
Secteur : 188 159

Part dans l'ensemble des déplacements des habitants du département
4,0%

Part modale des déplacements



Motifs des déplacements



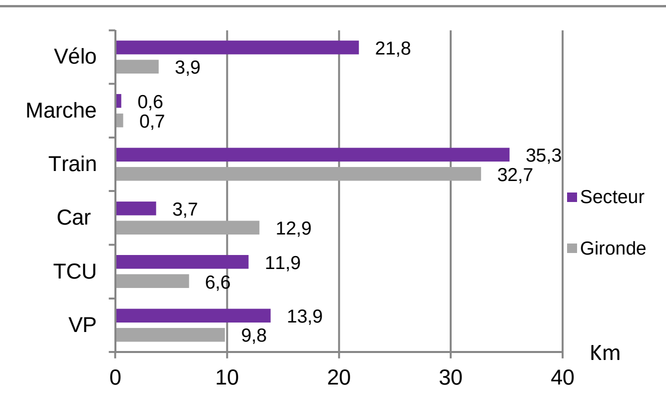
Distance moyenne parcourue par déplacement
Secteur : 12,1 Km
Gironde : 7,7 Km

Durée moyenne d'un déplacement
Secteur : 20 mn
Gironde : 19 mn

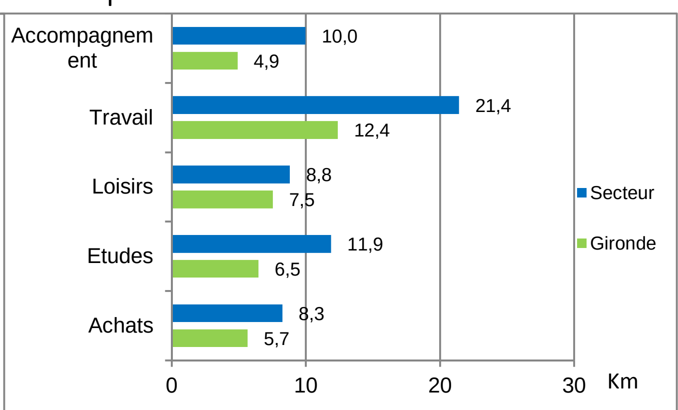
Distance moyenne parcourue par habitant par jour
Secteur : 43 Km
Gironde : 30 Km

Temps moyen quotidien par habitant consacré aux déplacements
Secteur : 72 mn
Gironde : 75 mn

Distance par mode



Distance par motif



Répartition du nombre de déplacements par mode et par distance

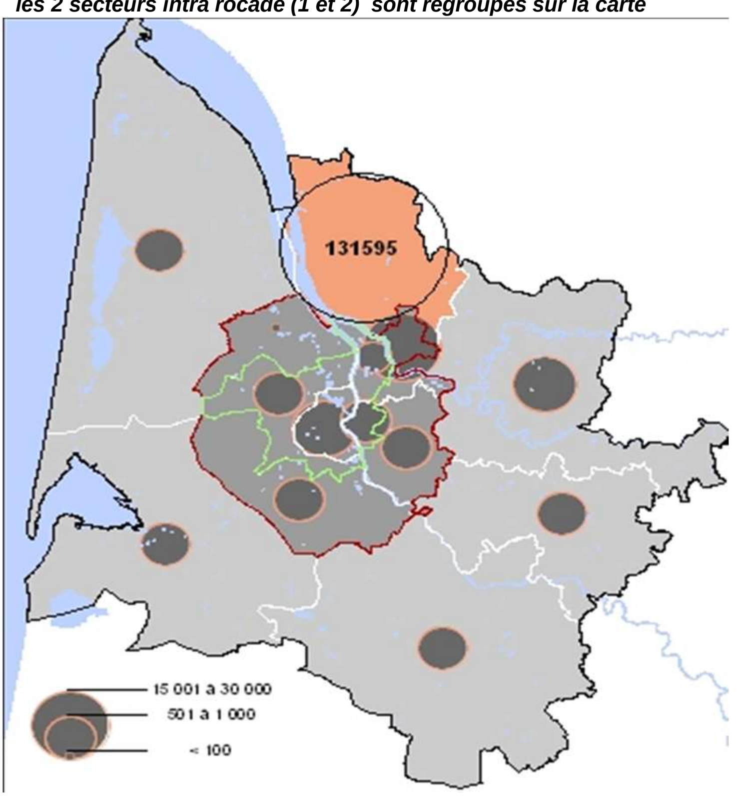
	≤1 Km	1> Km ≤2	2> Km ≤5	5> Km ≤10	> 10 km
Bicyclette	0,0%	1,5%	1,7%	0,0%	0,6%
Marche à pied	92,0%	5,6%	1,2%	0,0%	0,0%
TCU + train + Car	0,0%	1,6%	2,2%	1,8%	2,4%
VP	8,0%	88,8%	91,8%	92,2%	92,7%
Autre	0,0%	2,5%	3,0%	5,9%	4,3%

(*) déplacement secondaire : sans lien avec le domicile

Secteur : Haute Gironde

Géographie des déplacements(*) en lien avec le secteur

Attention les déplacements ayant pour origine ou destination les 2 secteurs intra rocade (1 et 2) sont regroupés sur la carte



(*) déplacements de l'ensemble des habitants de la Gironde

Nombre total de déplacements* en lien avec le secteur : 181 913
dont :

internes :		
	Volume	131 595
	%	72,3%
avec la CUB :		
	Volume	18 861
	%	10,4%
avec l'agglomération hors CUB		
	Volume	19 246
	%	10,6%
avec le hors agglomération		
	Volume	12 211
	%	6,7%

<u>Synthèse des caractéristiques du secteur :</u>

- un secteur où la tranche d'âge « 15-29 ans » est moins représentée qu'en Gironde ;

- une présence d'ouvriers plus marquée ;

- une taille des ménages supérieure à la taille moyenne observée sur les territoires hors agglomération ;

- la population la moins mobile du département (3,57 déplacements par jour et par personne) et une part plus importante de personnes qui déclarent ne pas s'être déplacées de la journée (14% de la population du secteur) ;

- une faible utilisation en général des TC ;

- la pratique des modes actifs la plus faible des territoires hors agglomération avec le secteur Sud Gironde (15% seulement de déplacements réalisés à pied, 0,8% à vélo) ;

- une forte utilisation de la voiture qui assure 82% des déplacements ;

- une utilisation dominante de la voiture particulière (90% des déplacements) pour les déplacements de proximité entre 1 et 5 km pour lesquels les modes actifs trouvent pourtant leur efficacité ;

- en général, des distances parcourues tous modes, tous motifs supérieures à celles observées dans les autres territoires hors agglomération (chaque habitant réalise en moyenne 43 kilomètres par jour), des distances relativement élevé pour le motif travail (21,4 km) ;

- le territoire hors agglomération le plus en lien avec l'agglomération : 21% des déplacements du secteur sont en effet en relation avec l'agglomération.

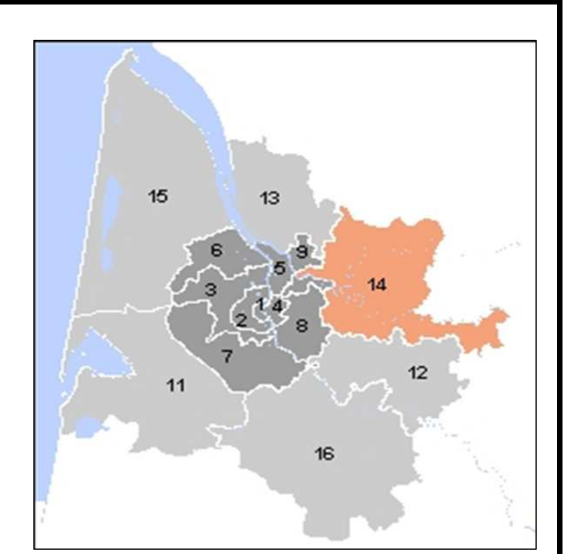
Secteur : Libournais

Fiche de synthèse

Secteur : Libournais

Caractéristiques socio-démographiques

Source Insee - RRP 2006



Population municipale 2006 et part dans la Gironde

Secteur :	135 235	9,7%

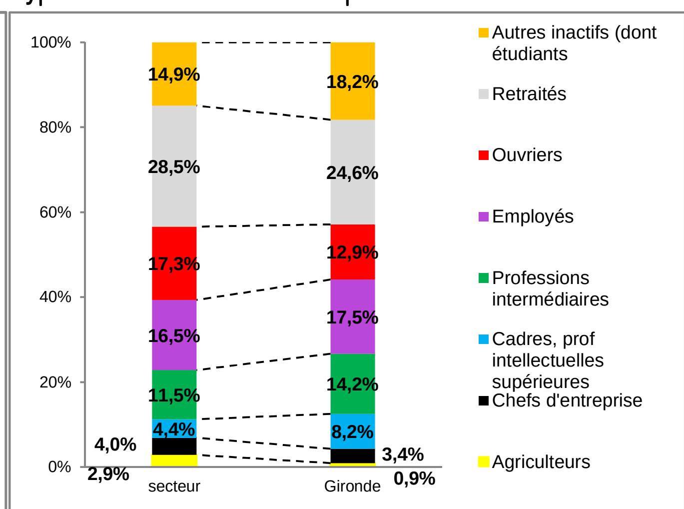
Nombre de ménages et taille moyenne

Secteur :	56 843	2,38 pers / ménage
Gironde :	612 012	2,31 pers / ménage

Population 2006 par tranche d'âge

75 et+
60-74
45-59
30-44
15-29
0-14
Hommes
Femmes
40% 20% 0% 20% 40%
Secteur
Gironde

Type d'activité des 15 ans et plus



Nombre d'actifs (15 - 64 ans) et part en Gironde

Secteur :	63 229	9,5%

Part des actifs travaillant à domicile

Secteur :	9,6%
Gironde :	7,9%

Nombre d'emplois et part en Gironde

Secteur :	51 357	8,6%

Taux d'emploi (*)

Secteur :	0,81
Gironde :	0,90

Motorisation et possession du permis de conduire

Source : EMD / EGT 2009

Nombre moyen de voitures à disposition des ménages

Secteur :	1,5
Gironde :	1,4

Part des personnes (18 ans et plus) possédant le permis de conduire

Secteur :	86,1%
Gironde :	86,8%

(*) Rapport entre le nombre d'emplois et la population en âge de travailler (15-64ans) du secteur.

Secteur : Libournais

Caractéristiques des déplacements quotidiens

des personnes de 11 ans et plus

Source : EMD / EGT 2009

Nombre de déplacements par jour et par personne

Secteur : 3,68
Gironde : 3,92

Part des personnes qui ne se sont pas déplacées de la journée

Secteur : 14%
Gironde : 11%

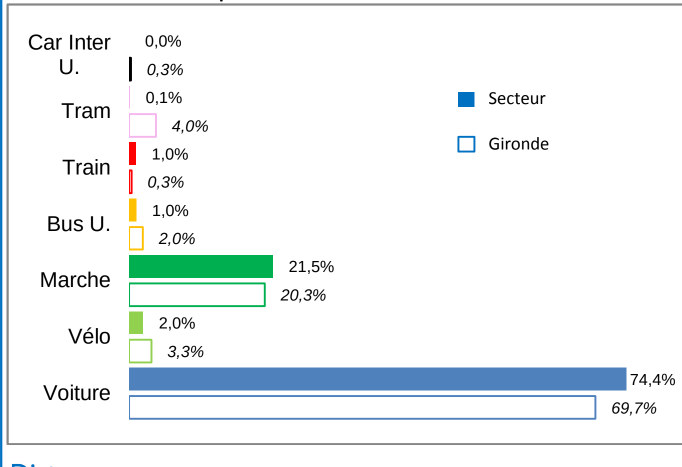
Nombre total de déplacements quotidiens des habitants du secteur

Secteur : 431 286

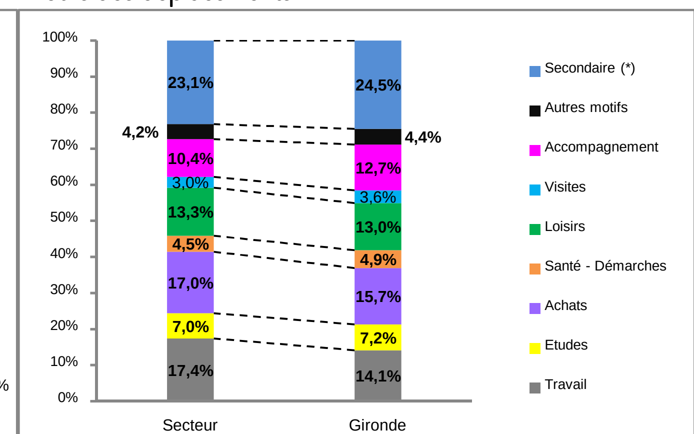
Part dans l'ensemble des déplacements des habitants du département

9,2%

Part modale des déplacements



Motifs des déplacements



Distance moyenne parcourue par déplacement

Secteur : 9,3 Km
Gironde : 7,7 Km

Durée moyenne d'un déplacement

Secteur : 17 mn
Gironde : 19 mn

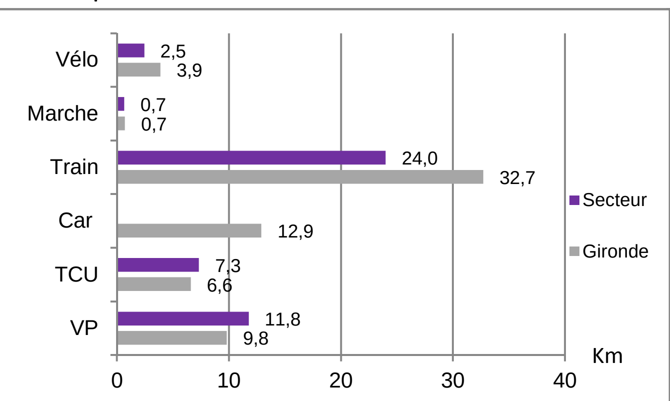
Distance moyenne parcourue par habitant par jour

Secteur : 34 Km
Gironde : 30 Km

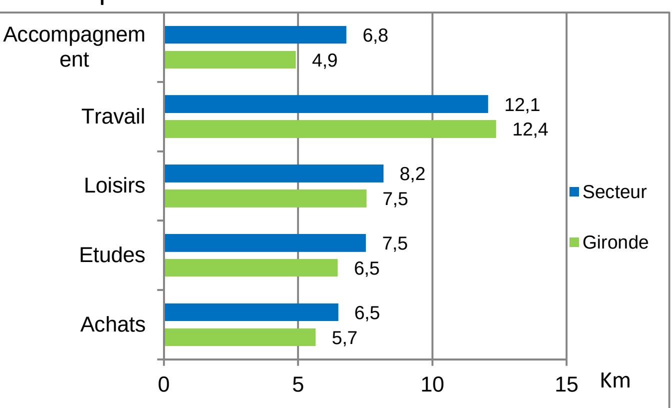
Temps moyen quotidien par habitant consacré aux déplacements

Secteur : 63 mn
Gironde : 75 mn

Distance par mode



Distance par motif



Répartition du nombre de déplacements par mode et par distance

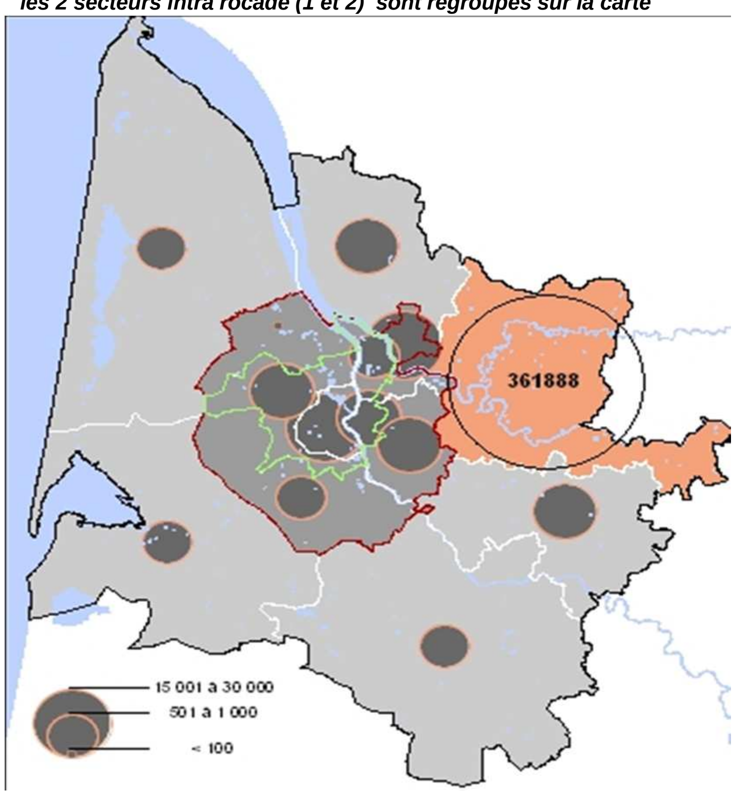
	≤1 Km	1> Km ≤2	2> Km ≤5	5> Km ≤10	> 10 km
Bicyclette	0,0%	5,1%	4,3%	1,7%	0,0%
Marche à pied	96,1%	16,5%	2,6%	0,5%	0,0%
TCU + train + Car	0,0%	0,0%	2,0%	2,4%	4,0%
VP	3,9%	73,5%	89,4%	92,0%	93,1%
Autre	0,0%	4,9%	1,7%	3,4%	3,0%

(*) déplacement secondaire : sans lien avec le domicile

Secteur : Libournais

Géographie des déplacements(*) en lien avec le secteur

Attention les déplacements ayant pour origine ou destination les 2 secteurs intra rocade (1 et 2) sont regroupés sur la carte



(*) déplacements de l'ensemble des habitants de la Gironde

Nombre total de déplacements* en lien avec le secteur : 445 213
dont :

internes :		
	Volume	361 888
	%	81,3%
avec la CUB :		
	Volume	35 309
	%	7,9%
avec l'agglomération hors CUB		
	Volume	26 413
	%	5,9%
avec le hors agglomération		
	Volume	21 602
	%	4,9%

Synthèse des caractéristiques du secteur :

- Une plus faible représentation de la tranche d'âge « 15-29 ans » qu'en Gironde mais dans une moindre mesure que pour les autres secteurs hors agglomération ;

- une présence d'ouvriers et de retraités plus marquée ;

- une mobilité quotidienne légèrement inférieure à la moyenne girondine (3,68 déplacements par jour et par personne) comme pour tous les secteurs hors agglomération à l'exception du Bassin d'Arcachon-Val de l'Eyre ;

- une part importante de personnes qui déclarent ne pas s'être déplacées de la journée (14% de la population du secteur) ;

- une faible utilisation des TC et une utilisation dominante de la voiture particulière qui assure 3 déplacements sur 4)

- la meilleure part modale de la marche (21,5%) des secteurs hors agglomération qui réalise 96% des déplacements inférieurs à 1 km ;

- des distances moyennes parcourues par déplacement et par habitant (respectivement 9,3 km et 34 km) inférieures à la moyenne de celles observées sur les autres secteurs hors agglomération ;

- en général, des distances moyennes parcourues par mode et par motif inférieures à la moyenne de celles observées sur les autres secteurs hors agglomération notamment pour le motif travail (12,1km) ;

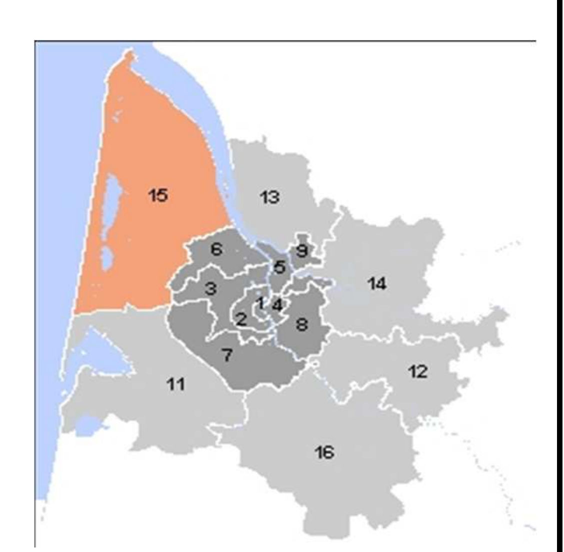
- une part très importante de déplacements internes au secteur (81%) ;
- 14% de déplacements en relation avec l'agglomération, grosso modo à part égale entre la CUB et l'agglomération hors CUB ;
- de très faibles relations avec les autres secteurs hors agglomération.

Secteur : Médoc
Fiche de synthèse

Secteur : Médoc

Caractéristiques socio-démographiques

Source Insee - RRP 2006



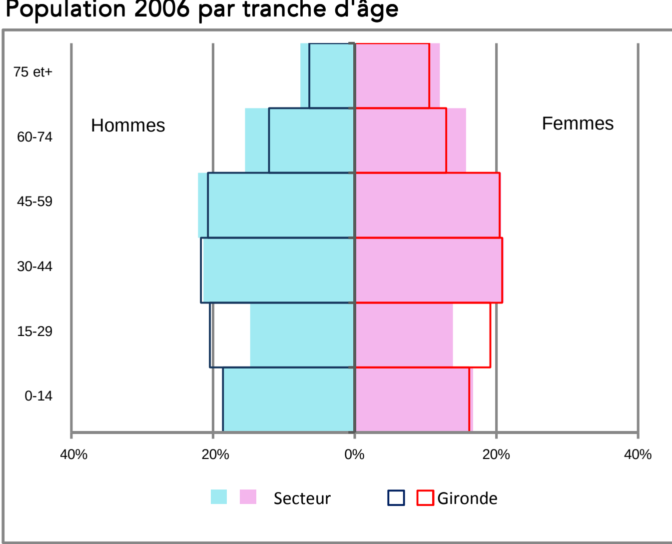
Population municipale 2006 et part dans la Gironde

Secteur :	62 387	4,5%

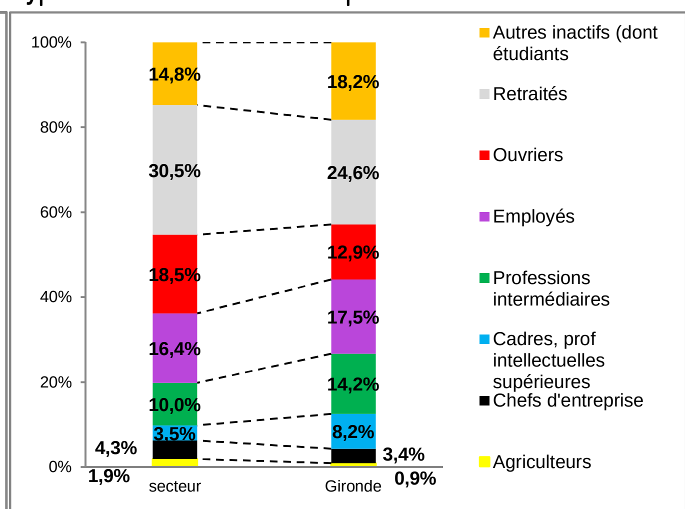
Nombre de ménages et taille moyenne

Secteur :	26 542	2,37	pers / ménage
Gironde :	612 012	2,31	pers / ménage

Population 2006 par tranche d'âge



Type d'activité des 15 ans et plus



Nombre d'actifs (15 - 64 ans) et part en Gironde

Secteur :	28 656	4,3%

Part des actifs travaillant à domicile

Secteur :	7,3%
Gironde :	7,9%

Nombre d'emplois et part en Gironde

Secteur :	19 755	3,3%

Taux d'emploi (*)

Secteur :	0,69
Gironde :	0,90

Motorisation et possession du permis de conduire

Source : EMD / EGT 2009

Nombre moyen de voitures à disposition des ménages

Secteur :	1,6
Gironde :	1,4

Part des personnes (18 ans et plus) possédant le permis de conduire

Secteur :	89,2%
Gironde :	86,8%

(*) Rapport entre le nombre d'emplois et la population en âge de travailler (15-64ans) du secteur.

Secteur : Médoc

Caractéristiques des déplacements quotidiens

des personnes de 11 ans et plus

Source : EMD / EGT 2009

Nombre de déplacements par jour et par personne

Secteur : 4,13
Gironde : 3,92

Part des personnes qui ne se sont pas déplacées de la journée

Secteur : 11%
Gironde : 11%

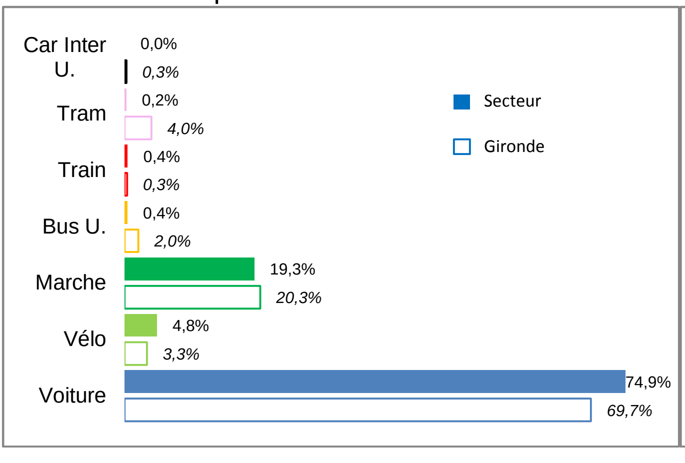
Nombre total de déplacements quotidiens des habitants du secteur

Secteur : 223 681

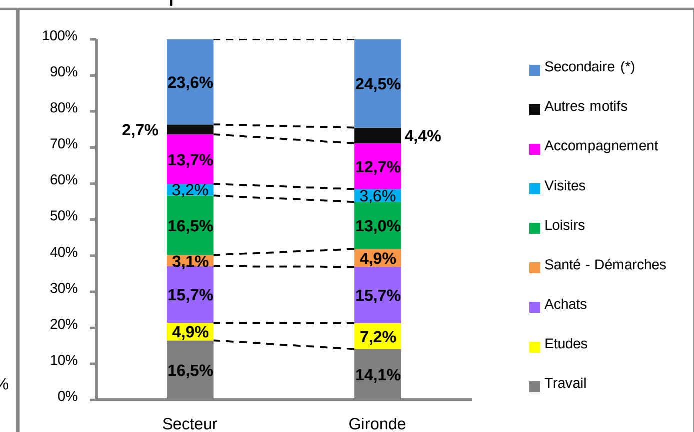
Part dans l'ensemble des déplacements des habitants du département

4,8%

Part modale des déplacements



Motifs des déplacements



Distance moyenne parcourue par déplacement

Secteur : 11,6 Km
Gironde : 7,7 Km

Durée moyenne d'un déplacement

Secteur : 17 mn
Gironde : 19 mn

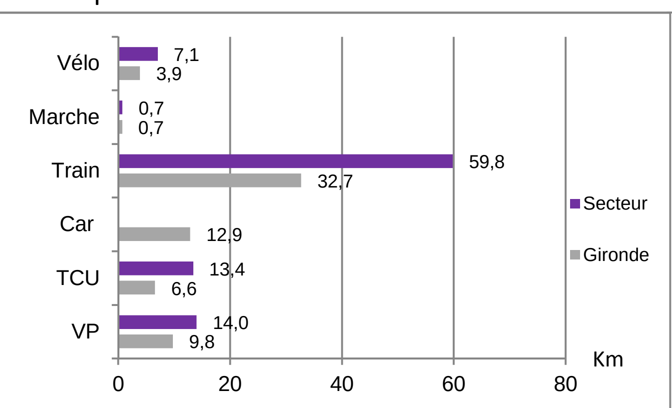
Distance moyenne parcourue par habitant par jour

Secteur : 48 Km
Gironde : 30 Km

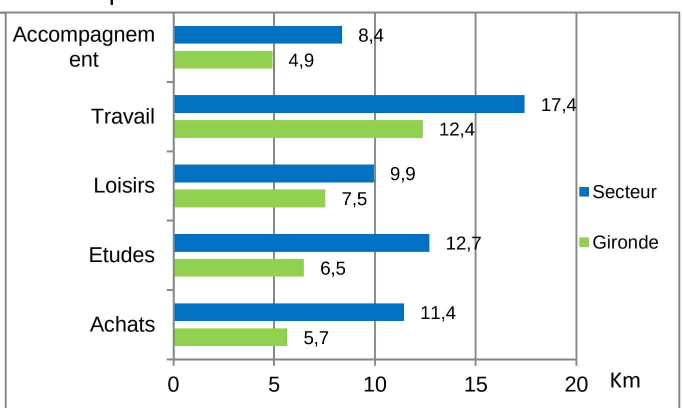
Temps moyen quotidien par habitant consacré aux déplacements

Secteur : 71 mn
Gironde : 75 mn

Distance par mode



Distance par motif



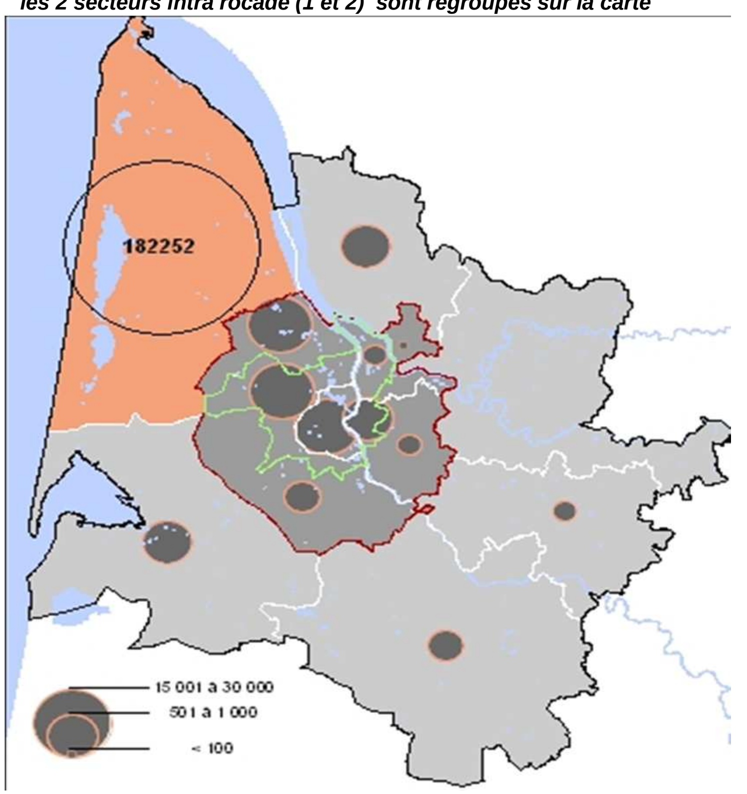
Répartition du nombre de déplacements par mode et par distance

	≤1 Km	1> Km ≤2	2> Km ≤5	5> Km ≤10	> 10 km
Bicyclette	0,0%	0,5%	8,1%	9,6%	1,2%
Marche à pied	98,2%	45,5%	2,8%	0,6%	0,0%
TCU + train + Car	0,0%	0,0%	0,3%	0,0%	2,5%
VP	1,8%	54,0%	86,9%	85,4%	93,4%
Autre	0,0%	0,0%	2,0%	4,4%	2,9%

(*) déplacement secondaire : sans lien avec le domicile

Géographie des déplacements(*) en lien avec le secteur

Attention les déplacements ayant pour origine ou destination les 2 secteurs intra rocade (1 et 2) sont regroupés sur la carte



(*) déplacements de l'ensemble des habitants de la Gironde

Nombre total de déplacements* en lien avec le secteur : 227 453
dont :

internes :		
	Volume	182 252
	%	80,1%
avec la CUB :		
	Volume	23 921
	%	10,5%
avec l'agglomération hors CUB		
	Volume	13 319
	%	5,9%
avec le hors agglomération		
	Volume	7 960
	%	3,5%

Secteur : Médoc

<u>Synthèse des caractéristiques du secteur :</u>

- Une plus forte représentation des plus de 60 ans et une moindre présence des 15-29 ans que sur la Gironde ; - une forte proportion de retraités et d'ouvriers ;

- la plus forte mobilité quotidienne de la Gironde avec 4,13 déplacements par jour et par habitant ;

- des transports en commun faiblement utilisés ;

- une pratique de la bicyclette supérieure à celle observée, en moyenne, sur les secteurs hors agglomération (4,8% des déplacements contre 1,3%) ;

- des déplacements à bicyclette relativement longs (7,1 km en moyenne) résultat sans doute d'une pratique pour le motif loisirs et de l'existence d'une offre importante d'aménagements cyclables sur la façade littorale ;

- une bonne pratique de la marche pour les déplacements inférieurs à 2 km ;

- des déplacements internes largement majoritaires (80% des déplacements en lien avec le secteur) ;

- quand ils ne sont pas internes, les déplacements du secteur sont en lien avec l'agglomération bordelaise et très peu avec les autres secteurs « hors agglomération ».

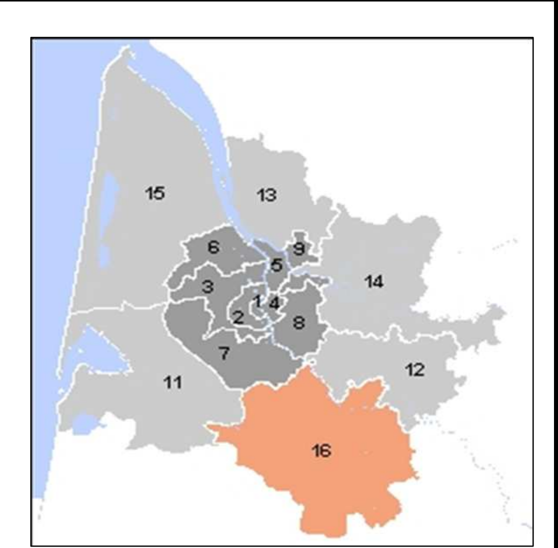
Secteur : Sud Gironde

Fiche de synthèse

Secteur : Sud Gironde

Caractéristiques socio-démographiques

Source Insee - RRP 2006



Population municipale 2006 et part dans la Gironde

Secteur :	71 971	5,2%

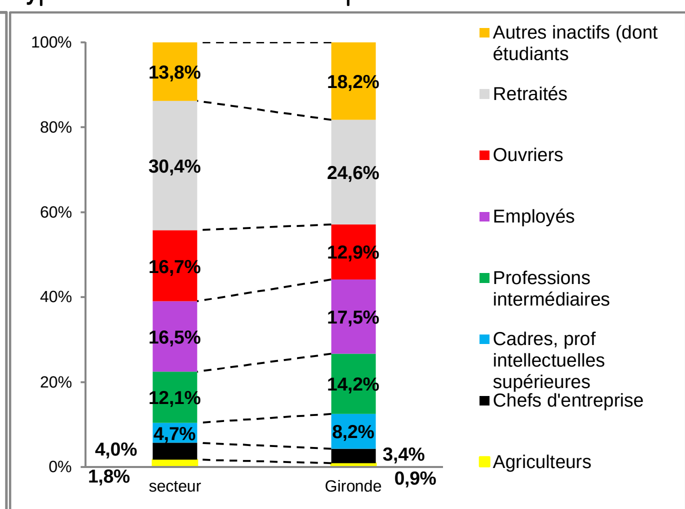
Nombre de ménages et taille moyenne

Secteur :	29 971	2,43	pers / ménage
Gironde :	612 012	2,31	pers / ménage

Population 2006 par tranche d'âge

75 et+
60-74
45-59
30-44
15-29
0-14
Hommes
Femmes
40% 20% 0% 20% 40%
Secteur Gironde

Type d'activité des 15 ans et plus



Nombre d'actifs (15 - 64 ans) et part en Gironde

Secteur :	33 723	5,1%

Nombre d'emplois et part en Gironde

Secteur :	23 487	3,9%

Part des actifs travaillant à domicile

Secteur :	11,0%
Gironde :	7,9%

Taux d'emploi (*)

Secteur :	0,70
Gironde :	0,90

Motorisation et possession du permis de conduire

Source : EMD / EGT 2009

Nombre moyen de voitures à disposition des ménages

Secteur :	1,6
Gironde :	1,4

Part des personnes (18 ans et plus) possédant le permis de conduire

Secteur :	90,8%
Gironde :	86,8%

(*) Rapport entre le nombre d'emplois et la population en âge de travailler (15-64ans) du secteur.

Secteur : Sud Gironde

Caractéristiques des déplacements quotidiens
des personnes de 11 ans et plus

Source : EMD / EGT 2009

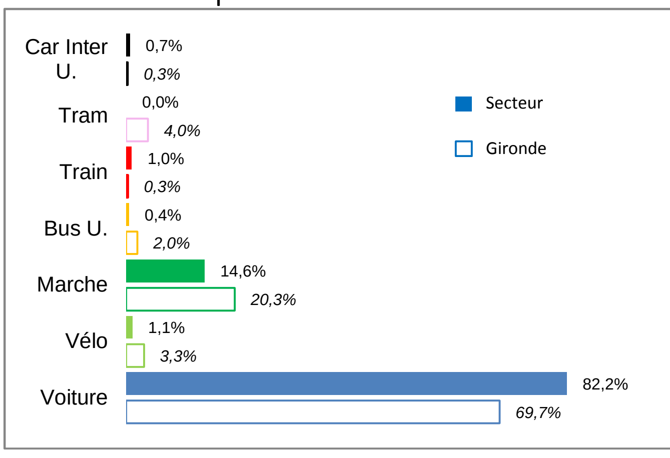
Nombre de déplacements par jour et par personne
Secteur : 3,92
Gironde : 3,92

Part des personnes qui ne se sont pas déplacées de la journée
Secteur : 9%
Gironde : 11%

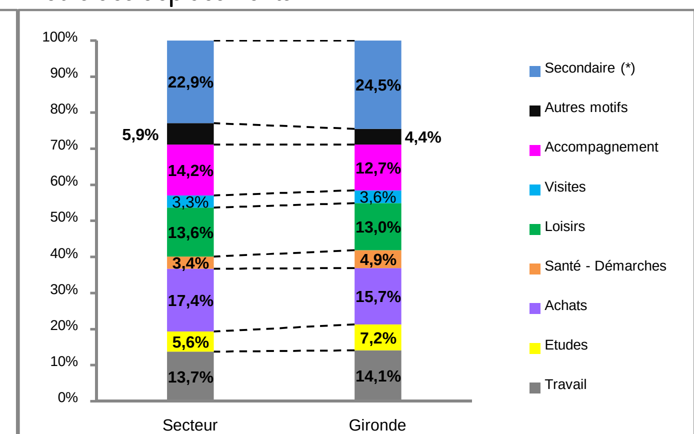
Nombre total de déplacements quotidiens des habitants du secteur
Secteur : 240 937

Part dans l'ensemble des déplacements des habitants du département
5,1%

Part modale des déplacements



Motifs des déplacements



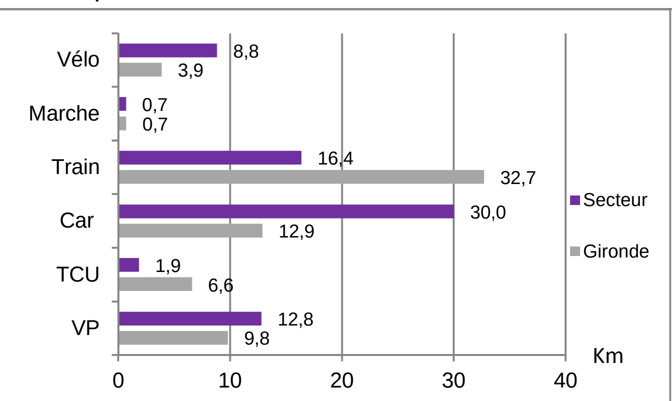
Distance moyenne parcourue par déplacement
Secteur : 11,3 Km
Gironde : 7,7 Km

Durée moyenne d'un déplacement
Secteur : 18 mn
Gironde : 19 mn

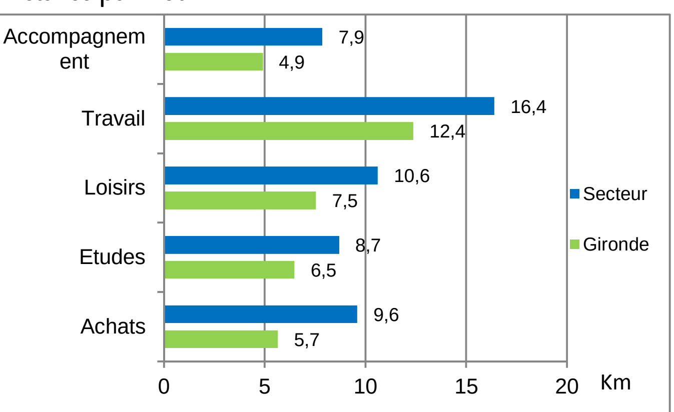
Distance moyenne parcourue par habitant par jour
Secteur : 44 Km
Gironde : 30 Km

Temps moyen quotidien par habitant consacré aux déplacements
Secteur : 70 mn
Gironde : 75 mn

Distance par mode



Distance par motif



Répartition du nombre de déplacements par mode et par distance

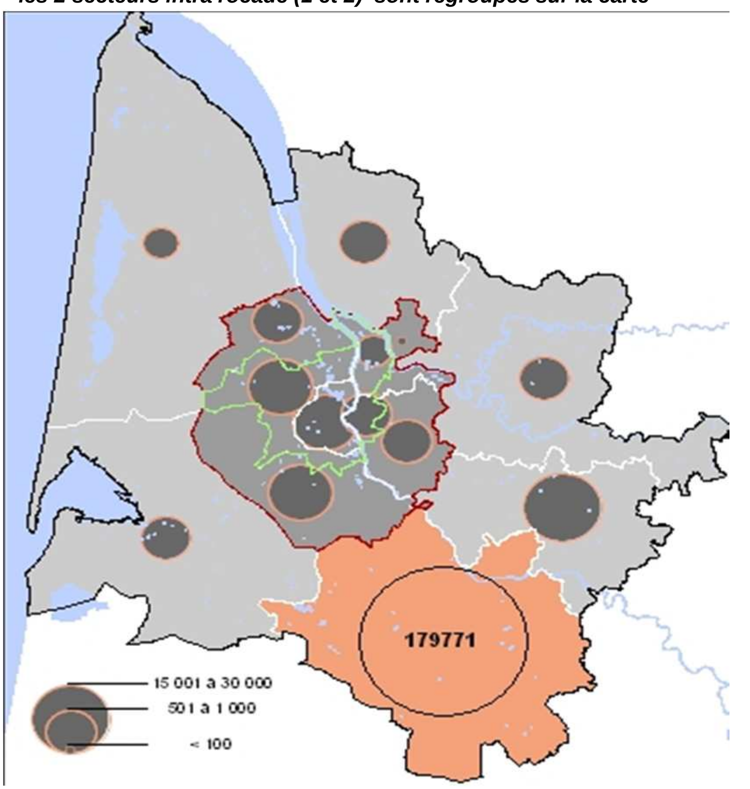
	≤1 Km	1> Km ≤2	2> Km ≤5	5> Km ≤10	> 10 km
Bicyclette	0,0%	0,6%	1,7%	1,9%	0,9%
Marche à pied	93,8%	8,1%	4,4%	0,0%	0,0%
TCU + train + Car	1,1%	2,3%	0,0%	0,0%	3,6%
VP	5,1%	87,9%	91,5%	93,2%	91,9%
Autre	0,0%	1,1%	2,4%	4,8%	3,6%

(*) déplacement secondaire : sans lien avec le domicile

Secteur : Sud Gironde

Géographie des déplacements(*) en lien avec le secteur

Attention les déplacements ayant pour origine ou destination les 2 secteurs intra rocade (1 et 2) sont regroupés sur la carte



(*) déplacements de l'ensemble des habitants de la Gironde

Nombre total de déplacements* en lien avec le secteur : 252 366

dont :

internes :		
	Volume	179 771
	%	71,2%
avec la CUB :		
	Volume	21 007
	%	8,3%
avec l'agglomération hors CUB		
	Volume	15 930
	%	6,3%
avec le hors agglomération		
	Volume	35 658
	%	14,1%

Synthèse des caractéristiques du secteur :

- Une population en moyenne plus âgée que la population girondine : un peu plus de « 60 ans et plus » et moins de « 15-29 ans » ;

- une part importante de retraités (30%) ;

- une mobilité quotidienne par personne identique à celle observée en moyenne sur les secteurs « hors agglomération » ;

- une part importante de déplacements réalisés en VP (82%) - des transports en commun très faiblement utilisés (2,1% des déplacements) ;

- des modes actifs (marche et bicyclette) peu pratiqués globalement et une part modale à accroître sur les déplacements de courte distance (1 à 2 km) pour lesquels ils n'assurent que 10% des déplacements ;

- des déplacements en lien avec le reste du territoire « hors agglomération » un peu plus marqués que pour les autres secteurs (14% des déplacements enregistrés).



7 I Annexes

7 I Annexes

Glossaire

Le taux de motorisation du ménage traduit le nombre de véhicules particuliers du ménage. Il est ici calculé à partir des véhicules particuliers à disposition du ménage (et pas seulement des véhicules particuliers possédés par le ménage).

Un déplacement est un mouvement d'une personne, effectué pour un certain motif, sur une voie publique, entre une origine et une destination, à l'aide d'un ou de plusieurs modes de transport.

Par **déplacement réalisé en transports collectifs** il faut entendre les déplacements réalisés en transports collectifs urbains -à savoir en tramway et en bus urbain- ainsi que les déplacements réalisés en car interurbain, en train, en transport scolaire et en transport employeur regroupés sous le terme « Autres transports collectifs ».

La mobilité traduit le nombre moyen de déplacements quotidiens par personne réalisés au cour d'un jour ouvrable.

Une personne est considérée comme « **usager d'un mode »** lorsqu'elle a déclaré se déplacer au moins deux fois par mois à l'aide de ce mode. Une personne peut donc être cliente de plusieurs modes.

Le motif de déplacement est l'activité conduisant à effectuer un déplacement.

Les déplacements secondaires correspondent à tous les déplacements non rattachés au domicile comme par exemple le déplacement effectué par une personne qui en partant du travail se rend faire un achat.

Les déplacements d'accompagnement correspondent aux déplacements ayant pour motif, à l'origine, le fait d'aller chercher une personne ou les déplacements ayant pour motif, à la destination, le fait d'accompagner une personne.

Un déplacement intermodal est un déplacement pour lequel plusieurs modes de déplacements mécanisés sont utilisés. A noter que les modes peuvent être identiques s'ils sont utilisés successivement par exemple un déplacement tramway-tramway ou bus-bus est considéré comme multimodal.

Le budget-temps est la durée globale qu'une personne consacre chaque jour à ses déplacements.

7 I Annexes

Abréviations

AOT : Autorité Organisatrice de Transports

EGT : Enquête Grand Territoire

EMD : Enquête Ménages Déplacements

ENTD : Enquête Nationale Transports Déplacements

MMI : Modes Motorisés Individuels

TC : Transports Collectifs

TCU : Transports Collectifs Urbains

VP : Voiture Particulière

7 I Annexes

Communes composant les 15 secteurs d'analyse

Secteur 1 – Hypercentre métropolitain
BORDEAUX en partie

Secteur 2 - Entre boulevards et rocade rive gauche
BEGLES
BORDEAUX en partie
LE BOUSCAT
BRUGES
TALENCE

Secteur 3 - Extra rocade Rive Gauche
BLANQUEFORT
BORDEAUX en partie
EYSINES
GRADIGNAN
LE HAILLAN
MERIGNAC
PAREMPUYRE
PESSAC
SAINT-AUBIN-DE-MEDOC
SAINT-MEDARD-EN-JALLES
LE TAILLAN-MEDOC
VILLENAVE-D'ORNON

Secteur 4 - Rive droite
ARTIGUES-PRES-BORDEAUX
BORDEAUX en partie
BOULIAC
CENON
FLOIRAC
LORMONT

Secteur 5 - Presqu'île
AMBARES-ET-LAGRAVE
AMBES
BASSENS
CARBON-BLANC
SAINT-LOUIS-DE-MONTFERRAND
SAINT-VINCENT-DE-PAUL

Secteur 6 - Sud Médoc
ARSAC
AVENSAN
CANTENAC
CASTELNAU-DE-MEDOC
LABARDE
LUDON-MEDOC

MACAU
MARGAUX
LE PIAN-MEDOC
SALAUNES
SOUSSANS

Secteur 7 - Landes et Graves
AYGUEMORTE-LES-GRAVES
BEAUTIRAN
CADAUJAC
CANEJAN
CASTRES-GIRONDE
CESTAS
ISLE-SAINT-GEORGES
LA BREDE
LEOGNAN
MARTIGNAS-SUR-JALLE
MARTILLAC
PORTETS
SAINT-JEAN-D'ILLAC
SAINT-MEDARD-D'EYRANS
SAINT-MORILLON
SAINT-SELVE
SAUCATS

Secteur 8 - Est cœur d'agglomération
BAURECH
BEYCHAC-ET-CAILLAU
BONNETAN
CAMARSAC
CAMBES
CAMBLANES-ET-MEYNAC
CARIGNAN-DE-BORDEAUX
CENAC
CREON
CURSAN
FARGUES-SAINT-HILAIRE
HAUX
LATRESNE
LESTIAC-SUR-GARONNE
LIGNAN-DE-BORDEAUX
LOUPES
MADIRAC
MONTUSSAN
POMPIGNAC
LE POUT
QUINSAC
SADIRAC
SAINT-CAPRAIS-DE-BORDEAUX
SAINT-GENES-DE-LOMBAUD
SAINT-SULPICE-ET-CAMEYRAC

SALLEBOEUF
TABANAC
LE TOURNE
TRESSES
YVRAC

Secteur 9 - Cubzaguais
AUBIE-ET-ESPESSAS
CUBZAC-LES-PONTS
IZON
LA LANDE-DE-FRONSAC
PEUJARD
SAINT-ANDRE-DE-CUBZAC
SAINT-ANTOINE
SAINTE-EULALIE
SAINT-GERVAIS
SAINT-LOUBES
VIRSAC

Secteur 11 - Bassin d'Arcachon Val de l'Eyre
ANDERNOS-LES-BAINS
ARCACHON
ARES
AUDENGE
LE BARP
BELIN-BELIET
BIGANOS
GUJAN-MESTRAS
LANTON
LEGE-CAP-FERRET
LUGOS
MIOS
SAINT-MAGNE
SALLES
LE TEICH
LA TESTE-DE-BUCH
MARCHEPRIME

Secteur 12 - Entre Deux Mers
ARBIS
AURIOLLES
BAGAS
BAIGNEAUX
BEGUEY
BELLEBAT
BELLEFOND
BLAIGNAC
BLASIMON
BLESIGNAC
BOURDELLES
CADILLAC

CAMIRAN
CANTOIS
CAPIAN
CARDAN
CASSEUIL
CASTELMORON-D'ALBRET
CASTELVIEL
CAUMONT
CAZAUGITAT
CESSAC
CLEYRAC
COIRAC
COURPIAC
COURS-DE-MONSEGUR
COUTURES
DAUBEZE
DIEULIVOL
DONZAC
ESCOUSSANS
LES ESSEINTES
FALEYRAS
FLOUDES
FONTET
FOSSES-ET-BALEYSSAC
FRONTENAC
GABARNAC
GIRONDE-SUR-DROPT
GORNAC
HURE
LADAUX
LAMOTHE-LANDERRON
LANDERROUET-SUR-SEGUR
LANGOIRAN
LAROQUE
LISTRAC-DE-DUREZE
LOUBENS
LOUPIAC
LOUPIAC-DE-LA-REOLE
LUGASSON
MARTRES
MASSUGAS
MAURIAC
MERIGNAS
MESTERRIEUX
MONGAUZY
MONPRIMBLANC
MONSEGUR
MONTAGOUDIN
MONTIGNAC
MORIZES
MOURENS

NEUFFONS
NOAILLAC
OMET
PAILLET
PELLEGRUE
LE PUY
LA REOLE
RIMONS
RIONS
ROMAGNE
ROQUEBRUNE
SAINT-ANTOINE-DU-QUEYRET
SAINT-BRICE
SAINTE-CROIX-DU-MONT
SAINT-EXUPERY
SAINT-FELIX-DE-FONCAUDE
SAINT-FERME
SAINTE-GEMME
SAINT-GENIS-DU-BOIS
SAINT-HILAIRE-DE-LA-NOAILLE
SAINT-HILAIRE-DU-BOIS
SAINT-LEON
SAINT-MARTIN-DE-LERM
SAINT-MARTIN-DU-PUY
SAINT-MICHEL-DE-LAPUJADE
SAINT-PIERRE-DE-BAT
SAINT-SEVE
SAINT-SULPICE-DE-GUILLERAGUES
SAINT-SULPICE-DE-POMMIERS
SAINT-VIVIEN-DE-MONSEGUR
LA SAUVE
SAUVETERRE-DE-GUYENNE
SOULIGNAC
SOUSSAC
TAILLECAVAT
TARGON
VILLENAVE-DE-RIONS

Secteur 13 - Haute Gironde
ANGLADE
BAYON-SUR-GIRONDE
BERSON
BLAYE
BOURG
BRAUD-ET-SAINT-LOUIS
CAMPUGNAN
CARS
CARTELEGUE
CAVIGNAC
CEZAC
CIVRAC-DE-BLAYE

COMPS
CUBNEZAIS
DONNEZAC
ETAULIERS
EYRANS
FOURS
GAURIAC
GAURIAGUET
GENERAC
LANSAC
LARUSCADE
MARCENAIS
MARCILLAC
MARSAS
MAZION
MOMBRIER
PLASSAC
PLEINE-SELVE
PRIGNAC-ET-MARCAMPS
PUGNAC
REIGNAC
SAINT-ANDRONY
SAINT-AUBIN-DE-BLAYE
SAINT-CAPRAIS-DE-BLAYE
SAINT-CHRISTOLY-DE-BLAYE
SAINT-CIERS-DE-CANESSE
SAINT-CIERS-SUR-GIRONDE
SAINT-GENES-DE-BLAYE
SAINT-GIRONS-D'AIGUEVIVES
SAINT-LAURENT-D'ARCE
SAINT-MARIENS
SAINT-MARTIN-LACAUSSADE
SAINT-PALAIS
SAINT-PAUL
SAINT-SAVIN
SAINT-SEURIN-DE-BOURG
SAINT-SEURIN-DE-CURSAC
SAINT-TROJAN
SAINT-VIVIEN-DE-BLAYE
SAINT-YZAN-DE-SOUDIAC
SALIGNAC
SAMONAC
SAUGON
TAURIAC
TEUILLAC
VILLENEUVE

Secteur 14 - Libournais
ABZAC
LES ARTIGUES-DE-LUSSAC
ARVEYRES

ASQUES
BARON
BAYAS
BELVES-DE-CASTILLON
LES BILLAUX
BONZAC
BOSSUGAN
BRANNE
CABARA
CADARSAC
CADILLAC-EN-FRONSADAIS
CAMIAC-ET-SAINT-DENIS
CAMPS-SUR-L'ISLE
CAPLONG
CASTILLON-LA-BATAILLE
CHAMADELLE
CIVRAC-SUR-DORDOGNE
COUBEYRAC
COUTRAS
CROIGNON
DAIGNAC
DARDENAC
DOULEZON
LES EGLISOTTES-ET-CHALAURES
ESPIET
EYNESSE
LE FIEU
FLAUJAGUES
FRANCS
FRONSAC
GALGON
GARDEGAN-ET-TOURTIRAC
GENISSAC
GENSAC
GOURS
GREZILLAC
GUILLAC
GUITRES
JUGAZAN
JUILLAC
LAGORCE
LALANDE-DE-POMEROL
LANDERROUAT
LAPOUYADE
LES LEVES-ET-THOUMEYRAGUES
LIBOURNE
LIGUEUX
LUGAIGNAC
LUGON-ET-L'ILE-DU-CARNAY
LUSSAC
MARANSIN

MARGUERON
MONTAGNE
MOUILLAC
MOULIETS-ET-VILLEMARTIN
MOULON
NAUJAN-ET-POSTIAC
NEAC
NERIGEAN
LES PEINTURES
PERISSAC
PESSAC-SUR-DORDOGNE
PETIT-PALAIS-ET-CORNEMPS
PINEUILH
POMEROL
PORCHERES
PUISSEGUIN
PUJOLS
PUYNORMAND
RAUZAN
RIOCAUD
LA RIVIERE
LA ROQUILLE
RUCH
SABLONS
SAILLANS
SAINT-AIGNAN
SAINT-ANDRE-ET-APPELLES
SAINT-ANTOINE-SUR-L'ISLE
SAINT-AUBIN-DE-BRANNE
SAINT-AVIT-DE-SOULEGE
SAINT-AVIT-SAINT-NAZAIRE
SAINT-CHRISTOPHE-DES-BARDES
SAINT-CHRISTOPHE-DE-DOUBLE
SAINT-CIBARD
SAINT-CIERS-D'ABZAC
SAINTE-COLOMBE
SAINT-DENIS-DE-PILE
SAINT-EMILION
SAINT-ETIENNE-DE-LISSE
SAINTE-FLORENCE
SAINTE-FOY-LA-GRANDE
SAINT-GENES-DE-CASTILLON
SAINT-GENES-DE-FRONSAC
SAINT-GERMAIN-DU-PUCH
SAINT-GERMAIN-DE-LA-RIVIERE
SAINT-HIPPOLYTE
SAINT-JEAN-DE-BLAIGNAC
SAINT-LAURENT-DES-COMBES
SAINT-MAGNE-DE-CASTILLON
SAINT-MARTIN-DE-LAYE
SAINT-MARTIN-DU-BOIS

SAINT-MEDARD-DE-GUIZIERES
SAINT-MICHEL-DE-FRONSAC
SAINT-PEY-D'ARMENS
SAINT-PEY-DE-CASTETS
SAINT-PHILIPPE-D'AIGUILLE
SAINT-PHILIPPE-DU-SEIGNAL
SAINT-QUENTIN-DE-BARON
SAINT-QUENTIN-DE-CAPLONG
SAINTE-RADEGONDE
SAINT-ROMAIN-LA-VIRVEE
SAINT-SAUVEUR-DE-PUYNORMAND
SAINT-SEURIN-SUR-L'ISLE
SAINT-SULPICE-DE-FALEYRENS
SAINTE-TERRE
SAINT-VINCENT-DE-PERTIGNAS
LES SALLES-DE-CASTILLON
SAVIGNAC-DE-L'ISLE
TARNES
TAYAC
TIZAC-DE-CURTON
TIZAC-DE-LAPOUYADE
VAYRES
VERAC
VIGNONET
VILLEGOUGE

Secteur 15 - Médoc
ARCINS
BEGADAN
BLAIGNAN
BRACH
CARCANS
CISSAC-MEDOC
CIVRAC-EN-MEDOC
COUQUEQUES
CUSSAC-FORT-MEDOC
GAILLAN-EN-MEDOC
GRAYAN-ET-L'HOPITAL
HOURTIN
JAU-DIGNAC-ET-LOIRAC
LACANAU
LAMARQUE
LESPARRE-MEDOC
LISTRAC-MEDOC
MOULIS-EN-MEDOC
NAUJAC-SUR-MER
ORDONNAC
PAUILLAC
LE PORGE
PRIGNAC-EN-MEDOC
QUEYRAC

SAINT-CHRISTOLY-MEDOC
SAINT-ESTEPHE
SAINT-GERMAIN-D'ESTEUIL
SAINTE-HELENE
SAINT-JULIEN-BEYCHEVELLE
SAINT-LAURENT-MEDOC
SAINT-SAUVEUR
SAINT-SEURIN-DE-CADOURNE
SAINT-VIVIEN-DE-MEDOC
SAINT-YZANS-DE-MEDOC
SAUMOS
SOULAC-SUR-MER
TALAIS
LE TEMPLE
VALEYRAC
VENDAYS-MONTALIVET
VENSAC
LE VERDON-SUR-MER
VERTHEUIL

Secteur 16 - Sud Gironde
AILLAS
ARBANATS
AUBIAC
AUROS
BALIZAC
BARIE
BARSAC
BASSANNE
BAZAS
BERNOS-BEAULAC
BERTHEZ
BIEUJAC
BIRAC
BOMMES
BOURIDEYS
BRANNENS
BROUQUEYRAN
BUDOS
CABANAC-ET-VILLAGRAINS
CAPTIEUX
CASTETS-EN-DORTHE
CASTILLON-DE-CASTETS
CAUDROT
CAUVIGNAC
CAZALIS
CAZATS
CERONS
COIMERES
COURS-LES-BAINS
CUDOS

ESCAUDES
FARGUES
GAJAC
GANS
GISCOS
GOUALADE
GRIGNOLS
GUILLOS
HOSTENS
ILLATS
LABESCAU
LADOS
LANDIRAS
LANGON
LARTIGUE
LAVAZAN
LEOGEATS
LERM-ET-MUSSET
LIGNAN-DE-BAZAS
LOUCHATS
LUCMAU
MARIMBAULT
MARIONS
MASSEILLES
MAZERES
LE NIZAN
NOAILLAN
ORIGNE
LE PIAN-SUR-GARONNE
PODENSAC
POMPEJAC
PONDAURAT
PRECHAC
PREIGNAC
PUJOLS-SUR-CIRON
PUYBARBAN
ROAILLAN
SAINT-ANDRE-DU-BOIS
SAINT-COME
SAINTE-FOY-LA-LONGUE
SAINT-GERMAIN-DE-GRAVE
SAINT-LAURENT-DU-BOIS
SAINT-LAURENT-DU-PLAN
SAINT-LEGER-DE-BALSON
SAINT-LOUBERT
SAINT-MACAIRE
SAINT-MAIXANT
SAINT-MARTIAL
SAINT-MARTIN-DE-SESCAS
SAINT-MICHEL-DE-CASTELNAU
SAINT-MICHEL-DE-RIEUFRET

SAINT-PARDON-DE-CONQUES
SAINT-PIERRE-D'AURILLAC
SAINT-PIERRE-DE-MONS
SAINT-SYMPHORIEN
SAUTERNES
SAUVIAC
SAVIGNAC
SEMENS
SENDETS
SIGALENS
SILLAS
TOULENNE
LE TUZAN
UZESTE
VERDELAIS
VILLANDRAUT
VIRELADE

7 I Annexes

Questionnaire utilisé pour l'EMD

ENQUÊTE MÉNAGES DÉPLACEMENTS DE L'AGGLOMÉRATION BORDELAISE 2008-2009

FICHE-ADRESSE 2008

Adresse du logement à enquêter

Nom, prénom : ....

Adresse : ....

Commune : .... Tél : |_|_|_|_|_|_|_|_|_|_|

Secteur de tirage d'échantillon et zone fine de résidence .... |_|_|_| |_|_|_|

Numéro d'échantillon dans le secteur .... |_|_|_|

Nom et numéro de l'enquêteur .... |_|_|_|

Désignation de la personne qui répond à la fiche opinion	*Nombre de personnes de <u>16 ans ou plus</u> du ménage* →	1	2	3	4	5	6	7	8	9 et +
	N° de la personne à interroger pour la fiche opinion →									

Informations complémentaires

RÉSULTAT	
ENQUÊTE RÉALISÉE	
Réalisée auprès du ménage désigné	01 ☐
Réalisée auprès du « ménage remplaçant »	02 ☐
Réalisée auprès du ménage occupant un « nouveau logement »	03 ☐
Si l'occupant actuel est le **« ménage remplaçant »** indiquez ci-dessous : Nom, prénom :	

ENQUÊTE NON RÉALISÉE	
Le logement est détruit, inconnu ou impossible à identifier	04 ☐
Résidence secondaire ou logement occasionnel	05 ☐
Logement vacant	06 ☐
Le logement a perdu son usage d'habitation..	07 ☐
Refus	08 ☐
Impossible à joindre, enquête non réalisable	09 ☐
Absent de longue durée	10 ☐

Les lignes ci-dessous sont remplies par le bureau de gestion

Refus définitif	***11*** ☐
Réalisée en attente de saisie	***12*** ☐

ENQUÊTE MÉNAGES DÉPLACEMENTS
DE L'AGGLOMÉRATION BORDELAISE 2008-2009

FICHE MÉNAGE	Nombre de fiches « Personnes du ménage » 1 ☐ 2 ☐	
Code fiche 1		1
Enquête réalisée le Ma Me Je Ve Sa	Date	
	Heure de début	
	Heure de fin	

Éléments saisis dans le logiciel de suivi d'enquête (tableau de bord)	
Secteur de tirage d'échantillon et zone fine de résidence	
Numéro d'échantillon dans le secteur	
Nom, prénom et n° de l'enquêteur	
Numéro de semaine	
Résultat de l'enquête	
Jour de déplacement *(veille de l'enquête)* Lu **1** Ma **2** Me **3** Je **4** Ve **5**.................................	
Occupation **principale** (statut) de la personne de référence *(report de P9)*	
Nombre de déplacements **tous modes**	
Nombre de déplacements **réseaux urbains** (bus urbains, tramway)	
Nombre de déplacements **VP** (**véhicules particuliers**	
Nombre de déplacements **autres modes**	
Nombre de déplacements **2 roues**	
Nombre de déplacements **marche à pied**	
Nombre de **voitures du ménage** *(report de M6)*..	
Nombre de personnes de sexe **masculin**	
Nombre de personnes de sexe **féminin**	
Nombre de personnes de **cinq ans et plus**	
Nombre de trajets **réseaux urbains** (bus urbains, tramway)	

Pour la personne répondant à la **fiche « Opinion »**	Sexe (P2)	
	Occupation principale (P9)	
	Âge (P4)	

La loi n° 7817 du 6 janvier 1978 relative à l'informatique, aux fichiers et aux libertés, et ses modificatifs garantit aux personnes physiques concernées un droit d'accès et de rectification pour les informations les concernant. Ce droit peut être exercé pendant le délai où ces informations sont gardées sous forme nominative auprès de la Communauté urbaine de Bordeaux.

ENQUÊTE MÉNAGES DÉPLACEMENTS
DE L'AGGLOMÉRATION BORDELAISE 2008-2009

LE LOGEMENT

M1. Type d'habitat dans lequel est intégré votre logement	
1. Individuel isolé 2. Individuel accolé (groupé/mitoyen) 3. Petit collectif (jusqu'à 3 étages au-dessus du rez-de-chaussée) 4. Grand collectif (plus de 3 étages) 5. Autres (préciser)	└┘
M2. Votre ménage est-il ?	
1. Propriétaire ou accédant à la propriété 2. Locataire HLM 3. Autre locataire 4. Logé gratuitement 5. Autres (préciser)	└┘
M2A Votre logement est-il équipé d'un garage ?	
1. Non 2. Oui, box fermé 3. Oui, parking ciel ouvert 4. Autres	└┘
M2B En quelle année avez-vous emménagé dans ce logement ? *Si année d'emménagement antérieure à 1999 aller en **M2F***	└┴┴┴┘
M2C Quels critères principaux, indépendamment du coût, ont guidé le choix de votre logement actuel ? (3 critères maximum)	
1. Sa taille, son confort .... 2. La proximité du lieu de travail ou d'études .... 3. La proximité des commerces, écoles et autres services et équipements .... 4. La qualité du cadre de vie (calme, espaces verts) .... 5. La qualité de la desserte par les transports en commun .... 6. La qualité de la desserte routière .... 7. Les facilités de stationnement .... 8. N'a pas eu le choix .... 9. Autres	└┘ └┘ └┘ └┘ └┘ └┘ └┘ └┘ └┘

ENQUÊTE MÉNAGES DÉPLACEMENTS
DE L'AGGLOMÉRATION BORDELAISE 2008-2009

M2D Dans quelle commune résidiez-vous auparavant ?	
Nom de la commune .... *Hors Département : coder 999* *Si hors département aller en **M2F*** **_A coder en bureau de gestion_**	└─┴─┴─┘
M2E Type d'habitat dans lequel était intégré votre logement précédent :	
1. Individuel isolé 2. Individuel accolé (groupé/mitoyen) 3. Petit collectif (jusqu'à 3 étages au-dessus du rez-de-chaussée) 4. Grand collectif (plus de 3 étages) 5. Autres (préciser)	└─┘

M2F Envisagez-vous de changer de logement au cours des 12 prochains mois ?

1. Oui 2. Non 3. Ne sait pas

*Si réponse 2 ou 3, aller en **M3***

M2G Si oui, quels seront, indépendamment du coût, les critères de choix de votre prochain logement ? (3 critères maximum)

1. Sa taille, son confort
2. La proximité du lieu de travail ou d'études
3. La proximité des commerces, écoles et autres services et équipements
4. La qualité du cadre de vie (calme, espaces verts)
5. La qualité de la desserte par les transports en commun
6. La qualité de la desserte routière
7. Les facilités de stationnement
8. Autres critères

M2H Vers quel secteur géographique envisagez vous de déménager ?

1. Centre de Bordeaux (à l'intérieur des boulevards)
2. Centre de l'agglomération (à l'intérieur de la rocade) rive gauche
3. Centre de l'agglomération (à l'intérieur de la rocade) rive droite
4. Reste de l'agglomération rive gauche
5. Reste de l'agglomération rive droite
6. Bassin d'Arcachon
7. Médoc
8. Sud Gironde
9. Est Gironde
10. Blayais

11. Autres destinations

……

M3. Avez-vous le téléphone fixe au domicile ?

1. Oui 2. Non

*Si non, aller en **M5***

|__|

M4. *Si oui*, vos coordonnées figurent-elles dans un annuaire ?

1. Oui 2. Non

|__|

M5. Avez-vous une connexion Internet ?

1. Oui 2. Non

|__|

MOTORISATION DU MÉNAGE

M6. Nombre de **véhicules de tourisme** ou **véhicules utilitaires de moins de 1000 kg** de charge utile à la disposition des membres du ménage (**véhicules possédés + véhicules mis à disposition**)				└─┘
	Véhicule n° 1	Véhicule n° 2	Véhicule n° 3	Véhicule n° 4
Marque et type du véhicule	....	....	....	....
M7. Genre du véhicule 1. Véhicule de tourisme (berline, monospace, break, commercial) 2. Camping-car 3. Véhicule utilitaire (800 kg à 1000 kg de charge utile) 4. Voiture sans permis	└─┘	└─┘	└─┘	└─┘
M8. Énergie du véhicule 1. Sans plomb 2. Super 3. Diesel 4. Gaz 5. Électrique 6. Autre	└─┘	└─┘	└─┘	└─┘
M9. Année de première mise en circulation	└─┴─┴─┴─┘	└─┴─┴─┴─┘	└─┴─┴─┴─┘	└─┴─┴─┴─┘
M10. Puissance fiscale (en chevaux)	└─┴─┘	└─┴─┘	└─┴─┘	└─┴─┘
M11. Le véhicule est-il ? 1. Possédé par le ménage 2. Possédé par l'employeur mais à **disposition totale** d'une personne 3. Possédé par l'employeur mais à **disposition limitée** d'une personne 4. Autre (préciser)	└─┘	└─┘	└─┘	└─┘
M12. **La nuit**, où stationne **le plus souvent**, le véhicule ? 1. Dans un garage, box ou un autre emplacement réservé, dans le jardin 2. Dans la rue 3. Dans un parc de stationnement à ciel ouvert (ou place publique) 4. Dans un parc de stationnement couvert accessible au public	└─┘	└─┘	└─┘	└─┘

M13. La nuit, ce stationnement est-il ? 1. Interdit 2. Gratuit 3. Payant, au moins partiellement à votre charge 4. Payant, entièrement à la charge de quelqu'un d'autre (association, employeur, etc.)	└─┘	└─┘	└─┘	└─┘
M14. Nombre de vélos mis à la disposition des membres du ménage (âgé de 11 ans et plus)				└─┘
M15. Nombre de 2 roues à moteur de moins de 50 cm^3 à la disposition des membres du ménage				└─┘
M16. Nombre de 2 roues à moteur de 50 cm^3 et plus à la disposition des membres du ménage				└─┘

OBSERVATIONS DE L'ENQUÊTÉ	OBSERVATIONS DE L'ENQUÊTEUR
....	....
....	....
....	....
....	....
....	....
....	....
....	....
....	....
....	....
....	....
....	....
....	....
....	....
....	....

ENQUÊTE MÉNAGES DÉPLACEMENTS
DE L'AGGLOMÉRATION BORDELAISE 2008-2009

ENQUÊTE MÉNAGES DÉPLACEMENTS
DE L'AGGLOMÉRATION BORDELAISE 2008-2009

Fiche PERSONNES du ménage	Si le logement comprend plus de dix personnes recensées utilisez une deuxième fiche « Personnes du ménage ». Notez ci-contre le numéro de la présente fiche. Fiche n° ⌴

Code fiche 2	2 ⌴
Secteur de tirage d'échantillon et zone fine de résidence	⌴⌴⌴ ⌴⌴⌴
Numéro d'échantillon dans le secteur..	⌴⌴⌴
Numéro de l'enquêteur	⌴⌴⌴
Nom et prénom de l'enquêteur	

RECENSEMENT DES OCCUPANTS DU LOGEMENT

Inscrire dans le tableau placé au dos, par ordre d'âge décroissant :

1 - Personnes de type 1 (question P1)

- Les personnes qui vivent dans ce logement la plus grande partie de l'année, y compris :
  - les personnes temporairement absentes (vacances, voyage d'affaires, hospitalisation de moins d'un mois, etc.),
  - les nourrissons, même s'ils sont encore à la maternité,
  - les sous-locataires et colocataires occupant une partie du logement.
- Les personnes majeures qui habitent dans ce logement pour leurs études.
- Les employés de maison, salariés et jeunes filles au pair qui habitent dans ce logement.

2 - Personnes de type 2 (question P1)

- Les enfants mineurs logés ailleurs pour leurs études et dont ce logement est la résidence familiale.
- Les conjoints qui ont un autre domicile pour des raisons professionnelles et qui reviennent vivre dans ce logement pour les week-ends, les vacances, etc.

3 - Personnes de type 3 (question P1)

- Les enfants mineurs qui habitent dans ce logement pour leurs études et dont les parents résident ailleurs.
- Les conjoints qui habitent dans ce logement pour des raisons professionnelles et retournent en fin de semaine dans leur logement familial.

Toutes les personnes de type 1 et 3 doivent être présentes le jour de l'enquête (voir manuel d'instructions).

Pour les personnes de **moins de 5 ans**, ne renseigner que les questions **P1 à P4**.

Pour les personnes **de type 2**, renseigner les questions **P0 à P15 et P25**. Si elles sont présentes le jour de l'enquête, renseigner la fiche déplacements.

Seules les personnes **habitant habituellement, au moins 3 nuits par semaine (du lundi au vendredi), un autre logement fixe** ne seront pas recensées (voir manuel d'instructions).Pour les autres personnes de **5 ans et plus** renseigner **l'ensemble** du questionnaire.

ENQUÊTE MÉNAGES DÉPLACEMENTS
DE L'AGGLOMÉRATION BORDELAISE 2008-2009

P0 Numéro et prénom de la personne	P1 Type de personne	P2 Sexe	P3 Lien avec la personne de référence	P4 Age	P5 Possession d'un **téléphone portable** (à titre personnel ou professionnel)	P6 Possession d'une **adresse de messagerie électronique** (personnelle ou professionnelle) consultée au moins 1 fois par semaine	P7 Possession du **permis de conduire VL** (tourisme B)	P8 Dernier établissement scolaire **fréquenté à temps complet**
(les classer par ordre d'âge décroissant)	**Codes 1 à 3** **(voir page 1)**	1.Masc. 2.Fém.	1. Personne de référence 2. Conjoint 3. Enfant 4. Autre	*Âge révolu à la date d'enquête* *Fin de l'entretien pour les moins de 5 ans*	**1.** Oui **2.** Non	**1.** Oui **2.** Non	**1.** Oui **2.** Non **3.** Conduite accompagnée et leçons de conduite	0. En cours de scolarité **1.** Primaire **2.** Secondaire (de la 6ème à la 3ème, CAP) **3.** Secondaire (de la seconde à la terminale, BEP) non titulaire du bac **4.** Secondaire titulaire du bac **5.** Supérieur jusqu'à BAC + 2 **6.** Supérieur BAC + 3 et plus **7.** Apprentissage **8.** Pas d'études
01	⊔	⊔	⊔	⊔⊔	⊔	⊔	⊔	⊔
02	⊔	⊔	⊔	⊔⊔	⊔	⊔	⊔	⊔
03	⊔	⊔	⊔	⊔⊔	⊔	⊔	⊔	⊔
04	⊔	⊔	⊔	⊔⊔	⊔	⊔	⊔	⊔
05	⊔	⊔	⊔	⊔⊔	⊔	⊔	⊔	⊔
06	⊔	⊔	⊔	⊔⊔	⊔	⊔	⊔	⊔
07	⊔	⊔	⊔	⊔⊔	⊔	⊔	⊔	⊔
08	⊔	⊔	⊔	⊔⊔	⊔	⊔	⊔	⊔
09	⊔	⊔	⊔	⊔⊔	⊔	⊔	⊔	⊔

10	⌴	⌴	⌴	⌴⌴⌴	⌴	⌴	⌴	⌴

POUR TOUS

				Pour vos déplacements dans l'aire d'étude		
P9 Occupation **principale**	P10 Autre Occupation de la personne	P11 Quelle **est** ou quelle **a été votre profession principale**, ou pour les scolaires et étudiants, quel est **votre niveau d'études** ?	Codification de la PCS	P12A **En général**, avez-vous un abonnement de **transports collectifs** ?	P12B Cet abonnement est-il pour vous ?	P13 **Hier**, cet abonnement était-il valide ?
1. Travail à plein temps 2. Travail à temps partiel 3. Apprentissage, formation, stage 4. Étudiant 5. Scolaire jusqu'au BAC 6. Chômeur, recherche un emploi 7. Retraité 8. Reste au foyer 9. Autre	0. Non concernée 1. Travail 2. Études	*En clair, le plus précisément possible* ***Exemple de profession :*** *ouvrier électricien d'entretien, chauffeur de poids lourds, ingénieur chimiste, caissière de libre service...* ***Exemple de niveau d'études :*** *collégien en classe de 3ème, étudiant en 2ème année de licence...*	***Codifiée en bureau de gestion***	1. Oui, pour le réseau TBC 2. Oui, pour le réseau Trans'Gironde 3. Oui, pour le réseau Ter 4. Oui, pour plusieurs réseaux (carte Modalis) 5. Non *Si non aller en* ***P14***	1. Gratuit 2. Payant	1. Oui 2. Non
⌴	⌴	....	⌴⌴⌴	⌴	⌴	⌴
⌴	⌴	....	⌴⌴⌴	⌴	⌴	⌴
⌴	⌴	....	⌴⌴⌴	⌴	⌴	⌴
⌴	⌴	....	⌴⌴⌴	⌴	⌴	⌴
⌴	⌴	....	⌴⌴⌴	⌴	⌴	⌴
⌴	⌴	....	⌴⌴⌴	⌴	⌴	⌴
⌴	⌴	....	⌴⌴⌴	⌴	⌴	⌴
⌴	⌴	....	⌴⌴⌴	⌴	⌴	⌴
⌴	⌴	....	⌴⌴⌴	⌴	⌴	⌴

ENQUÊTE MÉNAGES DÉPLACEMENTS DE L'AGGLOMÉRATION BORDELAISE 2008-2009

POUR LES ACTIFS, SCOLAIRES ET ÉTUDIANTS (codes 1, 2, 3, 4 et 5 en P9), CONCERNANT LEUR OCCUPATION PRINCIPALE

N° pers.	P14 Pour votre **occupation principale**, travaillez-vous ou étudiez-vous exclusivement à domicile ?	P15 Pour votre **occupation principale**, adresse précise de votre lieu de travail ou d'études	
	1. Oui **2.** Non *Si oui aller en **P19***	Indiquer en clair le numéro, la rue, le code du département et la commune *Exemple :* *69, rue Juliette Récamier* *33 Bordeaux*	Codification de la zone fine
01	└┘	....	└─┴─┴─┘ └─┴─┴─┘
02	└┘	....	└─┴─┴─┘ └─┴─┴─┘
03	└┘	....	└─┴─┴─┘ └─┴─┴─┘
04	└┘	....	└─┴─┴─┘ └─┴─┴─┘
05	└┘	....	└─┴─┴─┘ └─┴─┴─┘
06	└┘	....	└─┴─┴─┘ └─┴─┴─┘
07	└┘	....	└─┴─┴─┘ └─┴─┴─┘
08	└┘	....	└─┴─┴─┘ └─┴─┴─┘
09	└┘	....	└─┴─┴─┘ └─┴─┴─┘
10	└┘	....	└─┴─┴─┘ └─┴─┴─┘

ENQUÊTE MÉNAGES DÉPLACEMENTS
DE L'AGGLOMÉRATION BORDELAISE 2008-2009

POUR LES ACTIFS, SCOLAIRES ET ÉTUDIANTS (codes 1, 2, 3, 4 et 5 en P9) DE 18 ANS ET PLUS, CONCERNANT LEUR OCCUPATION PRINCIPALE

N° personne	Pour vous rendre sur votre lieu de travail ou sur votre lieu d'études de votre **occupation principale**	Sur votre lieu de travail ou sur votre lieu d'études de votre **occupation principale**	Sur votre lieu de travail ou sur votre lieu d'études de votre **occupation principale**
	P16 **En général,** disposez-vous d'une voiture en tant que conducteur ?	P17 **En général,** rencontrez-vous des problèmes de stationnement ?	P18 Est-il difficile de stationner sur ou à proximité de votre lieu de travail ou de votre lieu d'études ?
	1. Oui et je l'utilise **2.** Oui mais je ne l'utilise pas **3.** Non *Si 1, aller en **P17*** *Si 2 ou 3, aller en **P18***	**1.** Oui **2.** Non, j'ai une place réservée **3.** Non, il y a une offre importante de stationnement à proximité **4.** Non, compte tenu de mes horaires *Dans tous les cas, aller en **P19***	**1.** Oui **2.** Non car je pourrais avoir une place réservée **3.** Non car il y a une offre importante de stationnement à proximité
01	⌴	⌴	⌴
02	⌴	⌴	⌴
03	⌴	⌴	⌴
04	⌴	⌴	⌴
05	⌴	⌴	⌴
06	⌴	⌴	⌴
07	⌴	⌴	⌴
08	⌴	⌴	⌴
09	⌴	⌴	⌴
10	⌴	⌴	⌴

ENQUÊTE MÉNAGES DÉPLACEMENTS
DE L AGGLOMÉRATION BORDELAISE 2008-2009

POUR TOUS

N° pers.	**UTILISATION DE CHAQUE MODE DE TRANSPORT**								**FILTRE DÉPLACEMENTS**	
	En **semaine** *(du lundi au vendredi)*, avec quelle fréquence utilisez-vous .....*(citer le mode)* pour vous déplacer dans l'aire d'étude ? Attention : 1 déplacement = **1 aller** *ou* **1 retour** *Présenter la carte code* *1.* Tous les jours ou presque **2.** Deux déplacements par semaine au minimum 4. Exceptionnellement *3.* Deux déplacements par mois au minimum 5. Jamais								Nous allons maintenant parler de la journée d'hier (hier 4h00 du matin à ce jour 4h00)	
	P19	**P20**	**P21**	**P22**	**P23**	**P24**	**P24A**	**P24B**	**P25** Quelle situation correspond le mieux à votre cas personnel au cours de la journée d'hier ?	**P26** Pour les déplacements de la journée d'hier, considéreriez-vous que vous êtes une personne à mobilité réduite ou ayant eu des difficultés à se déplacer ?
	Bicy-clette	2 roues à moteu r	VP condu cteur	VP passa-ger	Ensembl e du Réseau Urbain (y compris tramway)	Tramwa y unique ment	Cars Trans' Girond e	Ter	**1.** Vous étiez présent hier dans l'aire d'étude et vous vous êtes déplacé au moins une fois **2** Vous étiez présent hier dans l'aire d'étude et vous ne vous êtes pas déplacé de 4h00 le matin à 4h00 ce jour *3* Vous étiez absent hier de 4h00 le matin à 4h00 ce jour ** au moins l'origine ou la destination d'un déplacement dans l'aire d'étude*	**1** Oui, en raison d'un handicap permanent **2** Oui, en raison d'un handicap temporaire *3* Oui, en raison du port d'objets encombrants (valise, achats, poussette) **4** Oui, en raison de mon âge **5** Oui, car je suis enceinte **6** Oui, autre motif **7** Non
01	└┘	└┘	└┘	└┘	└┘	└┘	└┘	└┘	└┘	└┘
02	└┘	└┘	└┘	└┘	└┘	└┘	└┘	└┘	└┘	└┘
03	└┘	└┘	└┘	└┘	└┘	└┘	└┘	└┘	└┘	└┘
04	└┘	└┘	└┘	└┘	└┘	└┘	└┘	└┘	└┘	└┘
05	└┘	└┘	└┘	└┘	└┘	└┘	└┘	└┘	└┘	└┘
06	└┘	└┘	└┘	└┘	└┘	└┘	└┘	└┘	└┘	└┘
07	└┘	└┘	└┘	└┘	└┘	└┘	└┘	└┘	└┘	└┘
08	└┘	└┘	└┘	└┘	└┘	└┘	└┘	└┘	└┘	└┘
09	└┘	└┘	└┘	└┘	└┘	└┘	└┘	└┘	└┘	└┘
10	└┘	└┘	└┘	└┘	└┘	└┘	└┘	└┘	└┘	└┘

ENQUÊTE MÉNAGES DÉPLACEMENTS
DE L'AGGLOMÉRATION BORDELAISE 2008-2009

Fiche DÉPLACEMENTS	Nombre de fiches « Déplacements » de la personne **1** ☐ **2** ☐

Code fiche 3	**3**
Secteur de tirage d'échantillon et zone fine de résidence...	
Numéro d'échantillon dans le secteur...	
Nom, prénom et n° de l'enquêteur...	
Numéro de la personne *(Report de P1 de la fiche « Personnes du ménage »)*.......................	

Éléments saisis dans le logiciel de suivi d'enquête (tableau de bord)

Les éléments ci-dessous, après totalisation pour l'ensemble des personnes du ménage, sont à reporter en page 1 de la fiche « Ménage »

Nombre de déplacements **tous modes**..	
Nombre de déplacements **réseaux urbains** (bus urbains, tramway).........................	
Nombre de déplacements **VP** (**véhicules particuliers**)..	
Nombre de déplacements **autres modes**...	
Nombre de déplacements **2 roues**..	
Nombre de déplacements **marche à pied**...	
Nombre de trajets **réseaux urbains** (bus urbains, tramway).....................................	
Nombre de fiches déplacements de fin de semaine de la personne..................................	

ENQUÊTE MÉNAGES DÉPLACEMENTS DE L'AGGLOMÉRATION BORDELAISE 2008-2009

CODES DES MOTIFS ORIGINE (D2) ET DESTINATION (D5) DES DÉPLACEMENTS	CODES DES MODES DE TRANSPORT (T3)
01. Domicile 02. Résidence secondaire, logement occasionnel, hôtel, autre domicile 11. Travail sur le lieu d'emploi déclaré 12. Travail sur un autre lieu 21. Nourrice, crèche, garde d'enfants 22. Études sur le lieu d'études déclaré (école maternelle et primaire) 23. Études sur le lieu d'études déclaré (collège) 24. Études sur le lieu d'études déclaré (lycée) 25. Études sur le lieu d'études déclaré (université et grandes écoles) 26. Études sur un autre lieu (école maternelle et primaire) 27. Études sur un autre lieu (collège) 28. Études sur un autre lieu (lycée) 29. Études sur un autre lieu (université et grandes écoles) 31. Multi-motifs en centre commercial 32. Achats en grand magasin, supermarché, hypermarché et leur galerie marchande 33. Achats en petit et moyen commerce 34. Achats en marché couvert et de plein vent 41. Santé 42. Démarches 43. Recherche d'emploi 51. Loisirs, activités sportives, culturelles, associatives 52. Promenade, « lèche-vitrines », leçons de conduite 53. Restauration hors du domicile 54. Visite à des parents ou à des amis 61. Accompagner quelqu'un (personne présente) 62. Aller chercher quelqu'un (personne présente) 63. Accompagner quelqu'un (personne absente) 64. Aller chercher quelqu'un (personne absente) 71. Dépose d'une personne à un mode de transport (personne présente) 72. Reprise d'une personne à un mode de transport (personne présente) 73. Dépose d'une personne à un mode de transport (personne absente) 74. Reprise d'une personne à un mode de transport (personne absente) 81. Tournée professionnelle 91. Autres motifs (préciser)	11. Bicyclette 12. Deux roues <50 cm3 13. Deux roues = ou >50 cm3 14. Roller, skate, trottinette 15. Fauteuil roulant 21. Conducteur de véhicule particulier (VP) 22. Passager de véhicule particulier (VP) 31. Passager bus urbain 32. Passager tramway 38. Passager navettes électriques centre-ville de Bordeaux 39. Passager Mobibus 41. Passager car interurbain 51. Passager SNCF 61. Passager taxi 71. Transport employeur (exclusivement) 72. Transport scolaire (exclusivement) 81. Fourgon, camionnette, camion (pour tournées professionnelles ou déplacements privés) 91. Transport fluvial ou maritime 92. Avion 93. Autres modes (tracteur, engin agricole, etc.)

Schéma des déplacements : **Indiquez à gauche, pour chaque déplacement, le motif ORIGINE et à droite le motif DESTINATION, ainsi que le ou les MODES DE TRANSPORT utilisés** (en général, la **destination** d'un déplacement devient l'**origine** du déplacement suivant).

PENSEZ AUX RELANCES (voir manuel d'instructions) et demandez si la personne ne s'est pas arrêtée durant le déplacement qu'elle a déclaré. N'oubliez pas les « petits déplacements » : accompagner un enfant, acheter du pain, le journal, l'essence, promener le chien

ENQUÊTE MÉNAGES DÉPLACEMENTS
DE L'AGGLOMÉRATION BORDELAISE 2008-2009

LES DEPLACEMENTS	DESCRIPTION DES DEPLACEMENTS										
	ORIGINE DU DEPLACEMENT			DESTINATION DU DEPLACEMENT							
D1 N° dépla-cement	**D2** Motif de la personne *(plus éventuel-lement celui de la personne accompagné e)*	**D3** Zone fine origine voir cartes	**D4** Heure de départ Heures minutes	**D5** Motif de la personne *(plus éventuell ement celui de la* ***personne accompa gnée****)* *Si motif 31 à 34 passer à D5A, sinon passer à D7*	**D5A** Type d'achat 1 Équipeme nt de la personne 2 Équipeme nt de la maison 3 Hygiène et santé 4 Culture et loisirs 5 Auto, moto 6 Alimenta-tion 7 Achats multiples 8 Autres	**D6** Si D5 = 81 motif tournée *(indiquer le nombre d'arrêts sur le* ***premier déplace ment*** *de la tournée)*	**D7** Zone fine destination voir cartes	**D8** Heure d'arrivée Heures minutes	**D9** Durée du déplaceme nt en minutes	**D10** Nombre de modes mécanisés utilisés pour effectuer le déplace-ment *(coder* ***0*** *si le déplace-ment est fait* ***uniqueme nt à pied*** *et passer au déplaceme nt suivant)*	**D11** Si le déplacemen est effectu en VP ou e TC, le coût du déplacemen a-t-il été : **1.** Totaleme à la charg du ménag **2.** Partiellem nt à la charge du ménage **3.** Pas du tout à la charge du ménage
PREMIER DÉPLACEMENT Si MAP uniquement, après D10 déplacement suivant Si mode(s) mécanisé(s) description du ou des trajets											
DEUXIÈME DÉPLACEMENT Si MAP uniquement, après D10 déplacement suivant Si mode(s) mécanisé(s) description du ou des trajets											
TROISIÈME DÉPLACEMENT Si MAP uniquement, après D10 déplacement suivant Si mode(s) mécanisé(s) description du ou des trajets											
QUATRIÈME DÉPLACEMENT Si MAP uniquement, après D10 déplacement suivant Si mode(s) mécanisé(s) description du ou des trajets											
CINQUIÈME DÉPLACEMENT Si MAP uniquement, après D10 déplacement suivant Si mode(s) mécanisé(s) description du ou des trajets											
SIXIÈME DÉPLACEMENT Si MAP uniquement, après D10 déplacement suivant Si mode(s) mécanisé(s) description du ou des trajets											

ENQUÊTE MÉNAGES DÉPLACEMENTS DE L'AGGLOMÉRATION BORDELAISE 2008-2009

DESCRIPTION DU OU DES MODES MÉCANISÉS UTILISÉS POUR EFFECTUER CES DÉPLACEMENTS

					Conducteur de 2R uniquement		Si conducteur de véhicule(s) particulier(s)							
T1 N° tra-jet	**T2** Temps de marche à pied pour rejoindre le mode mécanisé en minutes	**T3** Mode de transport utilisé	**T4** Zone fine de départ du mode mécanisé voir cartes	**T5** Zone fine d'arrivée du mode mécanisé voir cartes	**T5 A** A destination, où avez-vous stationné votre 2R ? 1. Parc de stationnement 2. trottoir, voirie 3. emplacement privatif, communs (cour, jardin,...) 4. logement 5. Autre	**T6** Temps de marche à pied pour rejoindre la destination finale du déplacement ou pour accéder au mode mécanisé suivant en minutes	**T7** N° du véhicule *(voir fiche ménage)* *Coder 5 si le véhicule n'est pas recensé dans la fiche Ménage*	**T8** Nombre d'occupants du véhicule *(conducteur compris, nombre toujours au moins = à 1)*	**T8 A** Si vous avez emprunté la rocade, à quel échangeur êtes-vous entrés?	**T8 B** Si vous avez emprunté la rocade, à quel échangeur êtes-vous sorti ?	**T8 C** Si vous avez franchi la Garonne, par quel pont êtes-vous passé ? 1. Pont d'Aquitaine 2. Pont de pierre 3. Pont Saint Jean 4. Pont F. Mitterrand	**T9** Lieu de stationnement 0. Arrêt pour prendre ou déposer une personne ; prendre du carburant 1. Garage, box, autre emplacement réservé 2. Dans la rue 3. Parc de stationnement à ciel ouvert (ou place publique) 4. Parc de stationnement couvert accessible au public 5. Parc relais	**T10** Nature du stationnement 1. Interdit 2. Gratuit 3. Payant à votre charge 4. Payant à la charge de quelqu'un d'autre *Ne pas coder Si T9 = 0*	**T11** Durée de recherche du stationnement *Coder 00 s'il n'y a pas de recherche de stationnement (dépose, place réservée…)* en minutes
TRAJET(S) DU PREMIER DÉPLACEMENT														
TRAJET(S) DU DEUXIÈME DÉPLACEMENT														
TRAJET(S) DU TROISIÈME DÉPLACEMENT														
TRAJET(S) DU QUATRIÈME DÉPLACEMENT														
TRAJET(S) DU CINQUIÈME DÉPLACEMENT														
TRAJET(S) DU SIXIÈME DÉPLACEMENT														

ENQUÊTE MÉNAGES DÉPLACEMENTS
DE L'AGGLOMÉRATION BORDELAISE 2008-2009

LES DEPLACEMENTS				DESCRIPTION DES DEPLACEMENTS							
	ORIGINE DU DEPLACEMENT			DESTINATION DU DEPLACEMENT							
D1 N° dépla-cement	**D2** Motif de la personne *(plus éventuel-lement celui de la personne accompagné e)*	**D3** Zone fine origine voir cartes	**D4** Heure de départ Heures minutes	**D5** Motif de la personne *(plus éventuell ement celui de la **personne accompa gnée**)* *Si motif 31 à 34 passer à D5A, sinon passer à D7*	**D5A** Type d'achat 1 Équipement de la personne 2 Équipement de la maison 3 Hygiène et santé 4 Culture et loisirs 5 Auto, moto 6 Alimenta-tion 7 Achats multiples 8 Autres	**D6** Si D5 = 81 motif tournée *(indiquer le nombre d'arrêts sur le **premier déplace ment** de la tournée)*	**D7** Zone fine destination voir cartes	**D8** Heure d'arrivée Heures minutes	**D9** Durée du déplacement en minutes	**D10** Nombre de modes mécanisés utilisés pour effectuer le déplace-ment *(coder **0** si le déplace-ment est fait **uniquement à pied** et passer au déplacement suivant)*	**D11** Si le déplacemen est effectu en VP ou e TC, le coût du déplacemen a-t-il été : 1. Totaleme à la charg du ménag 2. Partiellem nt à la charge du ménage 3. Pas du to à la charg du ménag
SEPTIÈME DÉPLACEMENT Si MAP uniquement, après D10 déplacement suivant Si mode(s) mécanisé(s) description du ou des trajets											
HUITIÈME DÉPLACEMENT Si MAP uniquement, après D10 déplacement suivant Si mode(s) mécanisé(s) description du ou des trajets											
NEUVIÈME DÉPLACEMENT Si MAP uniquement, après D10 déplacement suivant Si mode(s) mécanisé(s) description du ou des trajets											
DIXIÈME DÉPLACEMENT Si MAP uniquement, après D10 déplacement suivant Si mode(s) mécanisé(s) description du ou des trajets											
ONZIÈME DÉPLACEMENT Si MAP uniquement, après D10 déplacement suivant Si mode(s) mécanisé(s) description du ou des trajets											
DOUZIÈME DÉPLACEMENT Si MAP uniquement, après D10 déplacement suivant Si mode(s) mécanisé(s) description du ou des trajets											

ENQUÊTE MÉNAGES DÉPLACEMENTS
DE L'AGGLOMÉRATION BORDELAISE 2008-2009

DESCRIPTION DU OU DES MODES MÉCANISÉS UTILISÉS POUR EFFECTUER CES DÉPLACEMENTS

					Conducteur de 2R uniquement		Si conducteur de véhicule(s) particulier(s)							
T1 N° tra-jet	**T2** Temps de marche à pied pour rejoindre le mode mécanisé en minutes	**T3** Mode de transport utilisé	**T4** Zone fine de départ du mode mécanisé voir cartes	**T5** Zone fine d'arrivée du mode mécanisé voir cartes	**T5 A** A destination, où avez-vous stationné votre 2R ? 1. Parc de stationnement 2. trottoir, voirie 3. emplace-ment privatif, communs (cour, jardin,...) 4. logement 5. Autre	**T6** Temps de marche à pied pour rejoindre la destination finale du déplace-ment ou pour accéder au mode mécanisé suivant en minutes	**T7** N° du véhicule *(voir fiche ménage)* *Coder 5 si le véhicule n'est pas recensé dans la fiche Ménage*	**T8** Nombre d'occu-pants du véhicule *(conduc-teur compris, nombre toujours au moins = à 1)*	**T8 A** Si vous avez emprunté la rocade, à quel échangeur êtes-vous entrés?	**T8 B** Si vous avez emprunté la rocade, à quel échan-geur êtes-vous sorti ?	**T8 C** Si vous avez franchi la Garonne, par quel pont êtes-vous passé ? 1. Pont d'Aquitaine 2. Pont de pierre 3. Pont Saint Jean 4. Pont F. Mitterrand	**T9** Lieu de stationnement 0. Arrêt pour prendre ou déposer une personne ; prendre du carburant 1. Garage, box, autre emplace-ment réservé 2. Dans la rue 3. Parc de stationnement à ciel ouvert (ou place publique) 4. Parc de stationne-ment couvert accessible au public 5. Parc relais	**T10** Nature du stationne-ment 1. Interdit 2. Gratuit 3. Payant à votre charge 4. Payant à la charge de quelqu'un d'autre *Ne pas coder Si T9 = 0*	**T11** Durée de recherche du stationnement *Coder 00 s'il n'y a pas de recherche de stationne-ment (dépose, place réservée…)* en minutes
TRAJET(S) DU SEPTIÈME DÉPLACEMENT														
TRAJET(S) DU HUITIÈME DÉPLACEMENT														
TRAJET(S) DU NEUVIÈME DÉPLACEMENT														
TRAJET(S) DU DIXIÈME DÉPLACEMENT														
TRAJET(S) DU ONZIÈME DÉPLACEMENT														
TRAJET(S) DU DOUZIÈME DÉPLACEMENT														

ENQUÊTE MÉNAGES DÉPLACEMENTS
DE L'AGGLOMÉRATION BORDELAISE 2008-2009

DEPLACEMENTS DU SAMEDI

DS1 Avez-vous effectué des déplacements dans l'agglomération samedi dernier ?

Oui 1
Non 2

DÉPLACEMENTS DU SAMEDI A DÉCRIRE

Questionnaire passé auprès d'une occupant du logement tiré au sort parmi les personnes âgées de 16 ans et plus (celui qui répond à la fiche d'opinion).

N° de déplacements	Mode principal	Origine	Destination	Motif origine	Motif destination	Période de départ	Période d'arrivée	Si conducteur VP
	voir liste	(zone fine)	(zone fine)	En règle générale la partie « destination » du déplacement devient la partie « origine » du déplacement suivant et ainsi de suite voir liste		1. nuit (4h – 8h) 2. matin (8h - 11h) 3. midi (11h – 14h) 4. après-midi (14h-18h) 5. soirée (18h-21h) 6. nuit (21h –4h)	1. nuit (4h – 8h) 2. matin (8h - 11h) 3. midi (11h – 14h) 4. après-midi (14h-18h) 5. soirée (18h-21h) 6. nuit (21h –4h)	Nombre d'occupants (conducteur compris) (0 si non conducteur)
	DS2	DS3	DS4	DS5	DS6	DS7	DS8	DS9
1								
2								
3								
4								
5								
6								
7								
8								
9								
11								
12								
13								
14								

ENQUÊTE MÉNAGES DÉPLACEMENTS
DE L'AGGLOMÉRATION BORDELAISE 2008-2009

FICHE OPINION	Passée auprès d'**un occupant du logement** tiré au sort parmi les personnes **âgées de 16 ans et plus**.

Code fiche 5	**5** └─┘
Secteur de tirage d'échantillon et zone fine de résidence	└─┴─┴─┘ └─┴─┴─┘
Numéro d'échantillon	└─┴─┴─┘
Numéro de l'enquêteur	└─┴─┴─┘
Nom et prénom de l'enquêteur	
Numéro de la personne enquêtée	└─┴─┘

Désignation de la personne âgée de 16 ans ou plus à interroger

Nombre de personnes de 16 ans et plus du ménage (voir fiche personnes) : └─┴─┘

Reportez-vous à la Fiche Adresse, rubrique : « Désignation de la personne qui répond à la fiche opinion »

Repérez, dans la première ligne (*« nombre de personnes de 16 ans et plus du ménages »*), le nombre de personnes de 16 et plus du ménage enquêté. Le numéro de personne indiqué, dans la deuxième ligne (*« numéro de la personne à interroger pour la fiche opinion »*), immédiatement au-dessous de ce nombre, indique le numéro de la personne du ménage (voir fiche personnes) que vous devez interroger sur les questions d'opinion.

Numéro de la personne à interroger : └─┴─┘

Prénom de la personne à interroger : ....

ENQUÊTE MÉNAGES DÉPLACEMENTS DE L'AGGLOMÉRATION BORDELAISE 2008-2009

LA VIE DE LA CITE

O1. Voici une liste de points qui font partie de la vie locale. Pour chacun d'eux, pouvez-vous me dire si **dans votre agglomération**, c'est un point **plutôt important** ou **plutôt pas important** ?

1. Plutôt important   2. Plutôt pas important   3. Sans opinion

1. L'environnement, le cadre de vie	⌴
2. Les loisirs	⌴
3. L'éducation	⌴
4. Les transports, la circulation	⌴
5. L'emploi	⌴
6. Le logement	⌴
7. La sécurité (publique)	⌴

O2 Vous venez de me citer (reprendre la liste des items considérés comme plutôt importants). Parmi ceux-ci, quel est celui dont on devrait s'occuper en priorité ? (une seule réponse)	⌴

LES DEPLACEMENTS URBAINS

O3. Voici une liste de points qui concernent la circulation et les transports dans votre agglomération. Pour chacun d'eux, pouvez-vous me dire si c'est un point plutôt important ou plutôt pas important ?

1. Plutôt important   2. Plutôt pas important   3. Sans opinion

1 Les risques d'accident	⌴
2 Le bruit de la circulation	⌴
3 Les déplacements à pied	⌴
4 Les déplacements à vélo	⌴
5 Les déplacements en deux-roues motorisé	⌴
6 Les transports collectifs	⌴
7 La pollution automobile	⌴
8 Le stationnement	⌴
9 La circulation	⌴

O4 Vous venez de me citer (reprendre la liste des items considérés comme plutôt importants). Parmi ceux-ci, quel est celui dont on devrait s'occuper en priorité ? (une seule réponse)	⌴

ENQUÊTE MÉNAGES DÉPLACEMENTS DE L'AGGLOMÉRATION BORDELAISE 2008-2009

QUELQUES OPINIONS

O5. Pour chacune des affirmations suivantes, êtes-vous **d'accord** ou **pas d'accord** ?

1. D'accord *2. Pas d'accord* *3. Sans opinion*

1. Au centre-ville, il faut continuer à construire des parkings	└┘
2. Le vélo en ville, c'est l'avenir	└┘
3. Aujourd'hui, en ville, on est obligé d'utiliser la voiture	└┘
4. Limiter la voiture en ville gêne fortement l'activité économique	└┘
5. Il faut continuer à développer les transports collectifs, même si on est obligé pour cela de gêner les automobilistes	└┘
6. Pour améliorer la circulation en ville, il faut limiter l'usage de la voiture	└┘
7. Il faut réprimer plus sévèrement le stationnement interdit	└┘

QUALIFICATION DE L'USAGE DES MODES

O6 à O8. Pouvez-vous me citer trois adjectifs qui vous paraissent les plus adaptés pour qualifier le mode ? (*en cas de difficulté pour classer l'adjectif proposé par l'enquêté, l'inscrire en clair*)

O6. l'automobile	**O7. Les transports collectifs**	**O8. Le vélo**
└┴┘ └┴┘ └┴┘	└┴┘ └┴┘ └┴┘	└┴┘ └┴┘ └┴┘
....	....	....
....	....	....
....	....	....

Codes

1	Rapide	21	Lent
2	Bon marché, économique, pas cher	22	Cher
3	Pratique	23	Pas pratique
4	Écologique	24	Polluant
5	Sûr(e)	25	Dangereux
6	Confortable	26	Inconfortable
7	Rend autonome (ou libre)	27	Contraignant
8	Silencieux	28	Bruyant
9	Reposant	29	Fatiguant
10	Utile	30	Inutile
11	Agréable	31	Désagréable
12	Détendu	32	Stressant
13	Indispensable / vital / nécessaire	33	Inadapté
14	Convivial	34	Bondé
15	Loisir	35	Sale
16	Facile	36	Encombrant
17	Sportif /sain	37	Pas fiable
18	Flexible, commode	38	Insuffisant

7 I Annexes

Questionnaire utilisé pour l'EGT

ENQUÊTE MÉNAGES DÉPLACEMENTS
ET MOYENS DE COMMUNICATION DES MÉNAGES
DE GIRONDE 2009

FICHE MÉNAGE	Nombre de fiches « Opinion » dans le ménage **1** ☐ **2** ☐	
Code fiche **1**		**1** └─┘
Tableau de bord Secteur de tirage d'échantillon et zone fine de résidence.. Numéro d'échantillon dans le secteur.. Nom, prénom et n° de l'enquêteur.. Numéro de semaine...		└─┴─┴─┘ └─┴─┴─┘ └─┴─┴─┘ └─┴─┴─┘ └─┴─┘
Résultat de l'enquête... Nombre de personnes enquêtées………………………………………………………… Durée de l'entretien………………………………………………………………………		└─┴─┘ └─┘ └─┴─┘
Jour de déplacement de la 1[ère] personne *(veille de l'enquête)* **1.** lu **2.** Ma **3**. Me **4.** Je **5.** Ve Jour de déplacement de la 2[ème] personne *(veille de l'enquête)* **1.** lu **2.** Ma **3**. Me **4.** Je **5.** Ve		└─┘ └─┘

COMPOSITION DU MÉNAGE

Inscrire dans ce tableau, par ordre d'âge décroissant, toutes les personnes habitant habituellement le logement *au moins 3 nuits par semaine du lundi au vendredi*.

M0. Pouvez-vous m'indiquer, par ordre d'âge décroissant, le prénom et l'âge de toutes les personnes qui habitent habituellement dans votre logement *au moins 3 nuits par semaine du lundi au vendredi* ?

N°	**P1** **Prénom**	**P2** **Sexe** **1.** Masculin **2.** Féminin	**P3** **Lien** avec la personne de référence **1.** Personne de référence **2.** Conjoint **3.** Enfant **4.** Autre	**P4** **Âge**	**P5** Possession du **permis de conduire VL** (tourisme B) **1.** Oui **2.** Non **3.** Conduite accompagnée et leçons de conduite	**P6** Dernier établissement scolaire **fréquenté à temps complet** **0. En cours de scolarité** **1.** Primaire **2.** Secondaire (de la 6ème à la 3ème, CAP) **3.** Secondaire (de la seconde à la terminale, BEP) **4.** Supérieur jusqu'à BAC+ 2 **5.** Supérieur BAC + 3 et plus **6.** Apprentissage **7.** Pas d'études	**P7** **Occupation principale** **1.** Travail à temps plein **2.** Travail à temps partiel **3.** Apprentissage, formation, stage **4.** Etudiant **5.** Scolaire jusqu'au BAC **6.** Chômeur, recherche un emploi **7.** Retraité **8.** Reste au foyer **9.** Autre (et non réponse)	**P8** Quelle **est** ou quelle **a été votre profession principale**, ou (scolaires, étudiants), quel est **votre niveau d'études** ? **1**.Agriculteurs **2**.Artisans, commerçants, chefs d'entreprise **3**.Cadres et professions intellectuelles supérieures **4**.Professions intermédiaires **5**.Employés **6**.Ouvriers **7**.Élèves, étudiants **8**.Chômeurs n'ayant jamais travaillé **9**.Autres inactifs n'ayant jamais travaillé
01	………………………	└─┘	└─┘	└─┴─┘	└─┘	└─┘	└─┘	└─┘ ……………………
02	………………………	└─┘	└─┘	└─┴─┘	└─┘	└─┘	└─┘	└─┘ ……………………
03	………………………	└─┘	└─┘	└─┴─┘	└─┘	└─┘	└─┘	└─┘ ……………………
04	………………………	└─┘	└─┘	└─┴─┘	└─┘	└─┘	└─┘	└─┘ ……………………
05	………………………	└─┘	└─┘	└─┴─┘	└─┘	└─┘	└─┘	└─┘ ……………………
06	………………………	└─┘	└─┘	└─┴─┘	└─┘	└─┘	└─┘	└─┘ ……………………
07	………………………	└─┘	└─┘	└─┴─┘	└─┘	└─┘	└─┘	└─┘ ……………………
08	………………………	└─┘	└─┘	└─┴─┘	└─┘	└─┘	└─┘	└─┘ ……………………
09	………………………	└─┘	└─┘	└─┴─┘	└─┘	└─┘	└─┘	└─┘ ……………………
10	………………………	└─┘	└─┘	└─┴─┘	└─┘	└─┘	└─┘	└─┘ ……………………
Indiquez le nombre de personnes **âgées de 11 ans et plus** (âge révolu à la date de l'enquête)								└─┴─┘
La (ou les) personne(s) à interroger sont désignées par un tirage aléatoire informatisé								

LE MÉNAGE

M1. Combien y a-t-il de voitures dans votre ménage *(véhicules de tourisme ou véhicules utilitaires de moins de 1000 kg) ?* (**véhicules possédés + véhicules à libre disposition des membres du ménage**)	└┘

M2. Avez-vous une connexion Internet ?	
1. Oui **2.** Non	└┘

MOBILITE RESIDENTIELLE (en cours de validation)

L1. En quelle année avez-vous emménagé dans ce logement ? *Si année d'emménagement antérieure à 1999 aller en **L5***	└┴┴┴┘
L2. Quels critères principaux, indépendamment du coût, ont guidé le choix de votre logement actuel ?	
1. Sa taille, son confort	**Oui** **Non** └┘ └┘
2. La proximité du lieu de travail ou d'études	**Oui** **Non** └┘ └┘
3. La proximité des commerces, écoles et autres services et équipements	**Oui** **Non** └┘ └┘
4. La qualité du cadre de vie (calme, espaces verts)	**Oui** **Non** └┘ └┘
5. La qualité de la desserte par les transports en commun	**Oui** **Non** └┘ └┘
6. La qualité de la desserte routière	**Oui** **Non** └┘ └┘
7. Les facilités de stationnement	**Oui** **Non** └┘ └┘
8. N'a pas eu le choix	**Oui** **Non** └┘ └┘
9. Autres	**Oui** **Non** └┘ └┘
L3. Dans quelle commune résidiez-vous auparavant ? *IE : Si hors département coder puis aller en **L5*** *(utiliser le système de codification externe : code INSEE commune pour gironde si hors 33 9+N° dpt)*	└┴┴┘
L4. Type d'habitat dans lequel était intégré votre logement précédent **1.** Individuel isolé **2.** Individuel accolé (groupé/mitoyen) **3.** Petit collectif (jusqu'à 3 étages au-dessus du rez-de-chaussée) **4.** Grand collectif (plus de 3 étages) **5.** Autres (préciser)	└┘

L5. Envisagez-vous de changer de logement au cours des 12 prochains mois ?	
1. Oui **2**. Non **3**. Ne sait pas	└─┘
*IE : Si réponse 2 ou 3, aller en **O1***	
L6. Si oui, quels seront, indépendamment du coût, les critères de choix de votre prochain logement ?	
1. Sa taille, son confort	**Oui** └─┘ **Non** └─┘
2. La proximité du lieu de travail ou d'études	**Oui** └─┘ **Non** └─┘
3. La proximité des commerces, écoles et autres services et équipements	**Oui** └─┘ **Non** └─┘
4. La qualité du cadre de vie (calme, espaces verts)	**Oui** └─┘ **Non** └─┘
5. La qualité de la desserte par les transports en commun	**Oui** └─┘ **Non** └─┘
6. La qualité de la desserte routière	**Oui** └─┘ **Non** └─┘
7. Les facilités de stationnement	**Oui** └─┘ **Non** └─┘
8. Autres critères	**Oui** └─┘ **Non** └─┘
L7. Vers quel secteur géographique envisagez vous de déménager ?	
1. Centre de Bordeaux (à l'intérieur des boulevards)	
2. Centre de l'agglomération (à l'intérieur de la rocade) rive gauche	
3. Centre de l'agglomération (à l'intérieur de la rocade) rive droite	
4. Reste de l'agglomération rive gauche	
5. Reste de l'agglomération rive droite	└─┴─┘
6. Bassin d'Arcachon	
7. Médoc	
8. Sud Gironde	
9. Est Gironde	
10. Blayais	
11. Autres destinations	

OBSERVATIONS DE L'ENQUÊTÉ	OBSERVATIONS DE L'ENQUÊTEUR
....	....
....	....
....	....
....	....
....	....
....	....

ENQUÊTE MÉNAGES DÉPLACEMENTS
ET MOYENS DE COMMUNICATION DES MÉNAGES
DE GIRONDE 2009

Le choix de la (ou des) personne(s) à interroger se fait par une fonction aléatoire intégrée dans le logiciel de recueil.

FICHE PERSONNE		
Code fiche **2**		**2** ⌴
Secteur de tirage d'échantillon et zone fine de résidence.........................…........... Numéro d'échantillon dans le secteur...….........		⌴⌴⌴ ⌴⌴⌴ ⌴⌴⌴
Première personne interrogée Enquête réalisée le Ma Me Je Ve Sa	Date ....…...... Heure ⌴⌴ ⌴⌴	⌴⌴ ⌴⌴ ⌴⌴
Seconde personne interrogée Enquête réalisée le Ma Me Je Ve Sa	Date ....…...... Heure ⌴⌴ ⌴⌴	⌴⌴ ⌴⌴ ⌴⌴

Prénom de la première personne interrogée …………………………………………………………….

Prénom de la deuxième personne interrogée ………………………………………………………….

	Première personne interrogée	Seconde personne interrogée
P1. Numéro de la personne	└┴┘	└┴┘
P9. Avez-vous un téléphone portable (personnel ou professionnel) ? 1. Oui 2. Non	└┘	└┘

POUR LES ACTIFS, ETUDIANTS ET SCOLAIRES (CODES 1 A 5 EN P7, FICHE MENAGE)

P10. Travaillez-vous ou étudiez-vous exclusivement à domicile ? 1. Oui (***aller en P15)*** 2. Non	└┘	└┘
P11. Quelle est l'adresse de votre lieu de travail ou d'études ? ***(noter le plus précisément possible)*** ……………………………………………………………………………… ………………………………………………………………………………	└┴┴┘ └┴┴┘	└┴┴┘ └┴┴┘
P12. En général pour vous rendre sur votre lieu de travail ou d'études (P11), utilisez- vous la voiture en tant que conducteur ? 1. Oui 2. Non ***(aller en P14)*** 3. Non concerné (pas de permis et/ou pas de VP) ***(aller en P15)***	└┘	└┘
P13. En général, sur votre lieu de travail ou d'études, rencontrez-vous des problèmes de stationnement ? 1. Oui 2. Non, j'ai une place réservée 3. Non, il y a une offre importante de stationnement à proximité 4. Non, compte tenu de mes horaires	└┘	└┘
P14. Est-il difficile de stationner sur ou à proximité de votre lieu de travail ou de votre lieu d'études ? 1. Oui 2. Non, car je pourrais avoir une place réservée 3. Non, car il y a une offre de stationnement importante à proximité	└┘	└┘

LES HABITUDES

POUR TOUS

	Première personne interrogée	Seconde personne interrogée
P15. En semaine (du lundi au vendredi), avec quelle fréquence utilisez-vous la voiture en tant que conducteur ? ***(si pas de permis de conduire et/ou pas de VP, coder 5 Jamais)*** 1. Tous les jours ou presque 2. Au moins 2 déplacements par semaine 3. Au moins 2 déplacements par mois 4. Exceptionnellement 5. Jamais	└─┘	└─┘
P16. En semaine (du lundi au vendredi), avec quelle fréquence utilisez-vous la voiture en tant que passager ? 1. Tous les jours ou presque 2. Au moins 2 déplacements par semaine 3. Au moins 2 déplacements par mois 4. Exceptionnellement 5. Jamais	└─┘	└─┘
P17. En semaine (du lundi au vendredi), avec quelle fréquence utilisez-vous les bus du réseau urbain ? 1. Tous les jours ou presque 2. Au moins 2 déplacements par semaine 3. Au moins 2 déplacements par mois 4. Exceptionnellement 5. Jamais	└─┘	└─┘
P18. Sans tenir compte de l'utilisation d'un vélo pour les loisirs ; en semaine (du lundi au vendredi), avec quelle fréquence utilisez-vous un deux-roues pour vous déplacer ? 1. Tous les jours ou presque 2. Au moins 2 déplacements par semaine 3. Au moins 2 déplacements par mois 4. Exceptionnellement 5. Jamais ***(aller en P20)***	└─┘	└─┘
P19. (Si 1 à 4 en P18) – Quel est le type de ce deux roues ? 1 Bicyclette 2 Deux-roues à moteurs	└─┘	└─┘

FILTRE « FICHE DÉPLACEMENTS »

	Première personne interrogée	Seconde personne interrogée
P20. Nous allons maintenant parler de la journée d'hier. Parmi ces trois situations quelle est celle qui correspond le mieux à votre cas personnel ? 1. Vous étiez présent hier dans l'aire d'étude et vous vous êtes déplacé au moins une fois 2. Vous étiez présent hier dans l'aire d'étude et vous ne vous êtes pas déplacé de 4h00 le matin à 4h00 ce jour 3. Vous étiez absent hier de 4h00 le matin à 4h00 ce jour	└─┘	└─┘

ENQUÊTE MÉNAGES DÉPLACEMENTS
ET MOYENS DE COMMUNICATION DES MÉNAGES
DE GIRONDE 2009

FICHE DÉPLACEMENTS	Nombre de fiches « Déplacements » de la personne **1** ☐ **2** ☐

Code fiche **3**	**3**
Secteur de tirage d'échantillon et zone fine de résidence..........	└┴┴┘ └┴┴┘
Numéro d'échantillon dans le secteur..........	└┴┴┘
Numéro de la personne (report de la fiche « Ménage » : rubrique M0)..........	└┴┘

CODES DES MOTIFS ORIGINE (D2) ET DESTINATION (D5)

01. Domicile
02. Résidence secondaire, logement occasionnel, autre domicile
11. Travail sur le lieu d'emploi déclaré
12. Travail sur un autre lieu
21. Nourrice, crèche, garde d'enfants
22. Etudes sur le lieu d'études déclaré (école maternelle et primaire)
23. Études sur le lieu d'études déclaré (collège)
24. Études sur le lieu d'études déclaré (lycée)
25. Études sur le lieu d'études déclaré (université et grandes écoles)
26. Études sur un autre lieu (école maternelle et primaire)
27. Études sur un autre lieu (collège)
28. Études sur un autre lieu (lycée)
29. Etudes sur un autre lieu (université et grandes écoles)
31. Multi-motifs en centre commercial sans achat
32. Achats en grand magasin, supermarché et hypermarché et leur galerie marchande
33. Achats en petit et moyen commerce
34. Achats en marché couvert et de plein vent
41. Santé
42. Démarches
43. Recherche d'emploi
51. Loisirs, activités sportives, culturelles, associatives
52. Promenade, lèche-vitrines sans achat, leçon de conduite
53. Restauration hors du domicile
54. Visite à des parents ou à des amis
61. Accompagner quelqu'un (personne présente)
62. Aller chercher quelqu'un (personne présente)
63. Accompagner quelqu'un (personne absente)
64. Aller chercher quelqu'un (personne absente)
71. Dépose d'une personne à un mode de transport (personne présente)
72. Reprise d'une personne à un mode de transport (personne présente)
73. Dépose d'une personne à un mode de transport (personne absente)
74. Reprise d'une personne à un mode de transport (personne absente)
81. Tournée professionnelle
91. Autres motifs (préciser)

CODES DES MODES DE TRANSPORT (D9)

01. Marche à pied
11. Bicyclette
12. Deux roues <50 cm3
13. Deux roues = ou >50 cm3
14. Roller, skate, trottinette
15. Fauteuil roulant
21. Conducteur de véhicule particulier (VP)
22. Passager de véhicule particulier (VP)
31. Passager bus urbain (hors tramway) réseau TCB (Bordeaux).
32. Passager tramway réseau TCB (Bordeaux).
34. Passager bus urbain réseau Libus (Libourne).
35. Passager bus urbain réseau Baia (bassin d'Arcachon).
36. Passager autres réseaux de bus urbain ou périurbains (Coutras, …).
37. Passager navettes électriques Eho (bassin d'Arcachon).
38. Passager navettes électriques centre-ville de Bordeaux.
39. Passager Mobibus (Bordeaux).
42. Passager car interurbain TER.
43. Passager car interurbain CG.
49. Passager de transports à la demande.
51. Passager SNCF.
61. Passager taxi.
71. Transport employeur (exclusivement).
72. Transport scolaire (exclusivement).
81. Fourgon, camionnette, camion (pour tournées professionnelles ou déplacements privés).
91. Transport fluvial ou maritime (bac Le Verdon-Royan, bac Blaye-Lamarque).
92. Avion.
93. Autres modes (tracteur, engin agricole, animal, etc.).

	Origine du déplacement			Destination du déplacement				
	Vous êtes donc parti de…	…situé à…	…à quelle heure ?	…pour quel motif ?	…à quel endroit ?	…vous êtes arrivé à quelle heure ?		…vous avez donc utilisé…
D1 N° du déplacement	**D2** Motif de la personne ***(plus éventuellement celui de la personne accompagnée)***	**D3** Zone fine d'origine	**D4** Heure de départ h - mn	**D5** Motif de la personne ***(plus éventuellement celui de la personne accompagnée)***	**D6** Zone fine de destination	**D7*** Heure d'arrivée h - mn	**D8** Si motif « tournée » indiquer le nombre d'arrêts ***sur le premier déplacement de la tournée***	**D9** Modes de transport (recenser tous les modes, maximum 5) ***(le code « marche à pied » n'est inscrit que si le déplacement est exclusivement réalisé à pied)***

**** La durée du déplacement est calculée automatiquement***

	Origine du déplacement			Destination du déplacement				
	Vous êtes donc parti de…	…situé à…	…à quelle heure ?	…pour quel motif ?	…à quel endroit ?	…vous êtes arrivé à quelle heure ?		…vous avez donc utilisé…
D1 N° du déplacement	**D2** Motif de la personne ***(plus éventuellement celui de la personne accompagnée)***	**D3** Zone fine d'origine	**D4** Heure de départ h - mn	**D5** Motif de la personne ***(plus éventuellement celui de la personne accompagnée)***	**D6** Zone fine de destination	**D7*** Heure d'arrivée h - mn	**D8** Si motif « tournée » indiquer le nombre d'arrêts ***sur le premier déplacement de la tournée***	**D9** Modes de transport (recenser tous les modes, maximum 5) ***(le code « marche à pied » n'est inscrit que si le déplacement est exclusivement réalisé à pied)***
		……………………..						

**** La durée du déplacement est calculée automatiquement***

ENQUÊTE MÉNAGES DÉPLACEMENTS
ET MOYENS DE COMMUNICATION DES MÉNAGES
DE GIRONDE 2009

FICHE OPINION	Passée auprès du ou des deux occupants du logement **âgées de 16 ans et plus** répondant à l'enquête (voir manuel d'instructions)

Code fiche **4** (la fiche Opinion **est liée à la fiche Personne**)	**4** └─┘
Secteur de tirage d'échantillon et zone fine de résidence	└─┴─┴─┘ └─┴─┴─┘
Numéro d'échantillon	└─┴─┴─┘
Numéro de l'enquêteur	└─┴─┴─┘
Nom et prénom de l'enquêteur	________________
Numéro de la personne enquêtée ***(report de la fiche Ménage)***........	└─┴─┘

Qui répond à cette fiche Opinion ?

Cette fiche Opinion est liée à la fiche Personne. On agira donc selon les modalités ci-dessous :

- Dans le cas d'une enquête réalisée auprès d'une ou deux personnes **âgées de moins de 16 ans**, cette fiche Opinion ne **sera pas renseignée**.
- Lorsque deux personnes sont interrogées dans le ménage, l'une âgée de 16 ans et plus, l'autre âgée de moins de 16 ans, c'est **la personne âgée de 16 ans** et plus qui répond à cette fiche Opinion.
- Lorsque deux personnes âgées de 16 ans et plus sont interrogées dans le ménage, cette fiche Opinion **est passée auprès de ces deux personnes**.

LA VIE DE LA CITE

O1. Voici une liste de points qui font partie de la vie locale.
Parmi ceux-ci, quels sont ceux dont on devrait s'occuper en priorité ? (deux réponses possibles)

Premier point └─┘ ***Deuxième point*** └─┘

1. La sécurité (publique)
2. L'environnement, le cadre de vie
3. Les loisirs
4. L'éducation
5. Les transports, la circulation
6. L'emploi
7. Le logement

LES DÉPLACEMENTS URBAINS

O2. Voici une liste de points qui concernent la circulation et les transports dans votre **agglomération**.
Parmi ceux-ci, quels sont ceux dont **on devrait s'occuper en priorité** ? (deux réponses possibles)

Premier point └─┘ ***Deuxième point*** └─┘

1. Les risques d'accident
2. Le bruit de la circulation
3. Les déplacements à pied
4. Les déplacements à vélo
5. Les déplacements en deux roues motorisés
6. Les transports en commun
7. La pollution automobile
8. Le stationnement
9. La circulation

QUESTIONS COMPLEMENTAIRES (relatives aux déplacements du samedi)

T1. Avez-vous effectué des déplacements samedi dernier ? **1** Oui ***(IE : Aller en T2)*** **2** Non **– Fin du questionnaire**	└─┘

Si oui :

T2. Déplacements du samedi						
N° de déplacement	Activité d'origine ***(IE : Uniquement pour le premier déplacement)*** ? : 1.Domicile 2.Résidence secondaire, hôtel 3.Etudes 4.Loisirs 5.Achats 6. Affaires Professionnelles 7.Amis 8.Autres	Pour quelle activité ? : 1.Domicile 2.Résidence secondaire, hôtel 3.Etudes 4.Loisirs 5.Achats 6. Affaires Professionnelles 7.Amis 8.Autres	Commune d'origine ***? (IE : Uniquement pour le premier déplacement) ?***	Vers quelle commune ? :	Quel moyen(s) de transport avez-vous utilisé ? : 1.TC 2.VP 3.2 Roues 4.MAP 5.Autre mode	A quelle heure avez vous commencé ce déplacement ? : ***(IE : Ne pas citer)*** **1.** nuit (4h – 8h) **2.** matin (8h - 11h) **3.** midi (11h – 14h) **4.** après-midi (14h-18h) **5.** soirée (18h-21h) **6.** nuit (21h –4h)
0						
1						
2						
3						
4						
5						

(IE : Fin du questionnaire)